

**Comune
di Pantelleria**



**ISOLA
DI
PANTELLERIA**

**PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
INTERNA ALLE ISOLE MINORI
SICILIANE OCCIDENTALI**

IL PMS QUALE AZIONE DELL'APQ SVILUPPO LOCALE-POR SICILIA 2000/2006

Nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro APQ – *Sviluppo Locale-POR Sicilia 2000/2006*; *Addendum Isole Minori* – sono state individuate otto azioni trasversali a regia regionale tra le quali una specificatamente destinata alla redazione di Piani di Mobilità Sostenibile interna alle Isole Minori siciliane (*Isole Egadi, Isole Pelagie, Pantelleria e Ustica*) prevedendone il finanziamento.

L'azione è finalizzata al miglioramento della qualità ambientale delle Isole Minori Siciliane attraverso interventi tesi a migliorare la mobilità di persone e merci e per ridurre gli impatti ambientali negativi e i costi sociali dovuti al carico di presenze turistiche.

INTRODUZIONE

Le misure di intervento di mobilità sostenibile considerate nello sviluppo del PMS sono state scelte con riferimento alla capacità delle stesse di perseguire i seguenti obiettivi:

- ridurre le esternalità legate all'uso dell'auto, attraverso interventi di fluidificazione del traffico, regolamentazione della sosta e dell'accesso alle aree di maggiore attrazione (ZTL, Aree pedonali);
- incoraggiare gli spostamenti sui modi di trasporto a minor impatto ambientale (ciclabili, pedonali, trasporto collettivo);
- ridurre gli spostamenti in auto, ovvero ridurre il ricorso all'auto propria per soddisfare il bisogno di mobilità;
- innalzare l'efficienza delle infrastrutture, attraverso la loro riqualificazione e l'impiego di tecnologie in grado di ottimizzarne l'utilizzo;
- integrare le politiche settoriali (trasporti-territorio-ambiente) e gli strumenti di pianificazione (PRG, Piani Strategici, ecc.);
- costruire il consenso attorno alle misure promosse dal piano, mediante strumenti di comunicazione, educazione e la partecipazione consapevole della popolazione;
- promuovere il partenariato tra i soggetti istituzionali, gli operatori e le associazioni al fine di sviluppare la progettualità e l'attuazione delle misure.

SINTESI DELLE MISURE DI PIANO E CONSIDERAZIONI SULL' IMPATTO DEL PMS

Le misure operative sono rappresentate nella [Tavola di Piano per l'isola di Pantelleria-centro urbano e per l'intera isola](#); nello specifico:

- azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile;
- misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico rispetto agli standard di qualità definiti (intensità del servizio, tipologia dei mezzi, tipo di utente.....);
- realizzazione di un sistema stradale tangenziale ai margini dell'area urbana;
- istituzione di ZTL e al suo accesso regolamentato;
- realizzazione di aree di sosta per auto e moto in attestamento al centro storico e di interscambio;
- percorsi ciclopedonali e la mobilità dolce;
- misure di riduzione emissioni CO2. Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, bus ma anche biciclette a pedalata assistita;
- nuova modalità di gestione di parcheggi e aree di sosta.

Le misure di intervento previste nel Piano porteranno principalmente :

- ❑ effetti positivi diretti per l'ambiente urbano, grazie ad un minore aggravio in termini di inquinamento atmosferico e di esposizione al rumore per la popolazione dell'area urbana mediante:**
 - a) il decongestionamento della rete urbana con la realizzazione di un sistema stradale tangenziale ai margini dell'area urbana con alcuni adeguamenti puntuali su cui dirottare il traffico di attraversamento (soprattutto quello pesante);**
 - b) l'introduzione di Zona a Traffico Limitato in quasi tutto il nucleo storico e accesso alla ZTL regolamentato con contrassegno e l'introduzione di un servizio navetta con mezzi elettrici dai parcheggi di interscambio al centro storico di Pantelleria.**

- ❑ l'incentivazione del noleggio di auto elettriche nella forma del car-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 4 parcheggi/postazioni con 10 mezzi a disposizione nel centro di Pantelleria (in corrispondenza della capitaneria di porto), nel grande centro alberghiero di Punta Fram, a Scauri e a Kamma,**

- ❑ l'incentivazione del noleggio di biciclette elettriche nella forma del bike-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 4 postazioni/ciclo-stazioni con 10 bici a disposizione nel centro di Pantelleria (in corrispondenza di Piazza del Castello e/o presso la Capitaneria di Porto, vicino al nuovo area di sosta temporanea di via Venezia), nel grande centro alberghiero di Punta Fram; nel villaggio di Scauri (P.za San Gaetano); a Kamma/Tracino (P.za Perugia) ed eventualmente all'inizio dei sentieri ciclabili e nelle località a mare di Bue Marino, Gadir, Cala Levante, Arco elefante,**

Le misure del Piano hanno interessato anche :

- ❑ il potenziamento del trasporto pubblico e la incentivazione di servizi di trasporto collettivo per accedere a luoghi di particolare interesse culturale, ambientale-paesaggistico, enogastronomico, anche su prenotazione da attivarsi come iniziativa tra privati in forma di consorzio tra strutture turistico-alberghiero e noleggiatori,**

- ❑ il parco veicolare circolante con l'attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissioni zero,**

- ❑ l'utilizzo della bicicletta con la realizzazione del percorso ciclabile da realizzarsi in sede propria o riservata sulla perimetrale (pista ciclabile bidirezionale, circa 2.5 m) Scauri-Punta Framm-Pantelleria-Cala Levante/Tracino**

- ❑ l'introduzione di una tassa comunale che penalizzi i turisti che usano mezzi propri non ecocompatibili o li noleggiano, in modo da indurre alla scelta di veicoli ad emissioni zero.**

Dal punto di vista degli impatti ambientali degli interventi previsti nel PMS dell'isola essi sono prevalentemente di tipo diretto, potenzialmente positivi, a lungo termine e permanenti.

Infatti gli impatti cumulativi degli interventi di Piano risultano di tipo diretto, potenzialmente positivi e permanenti sulle seguenti componenti:

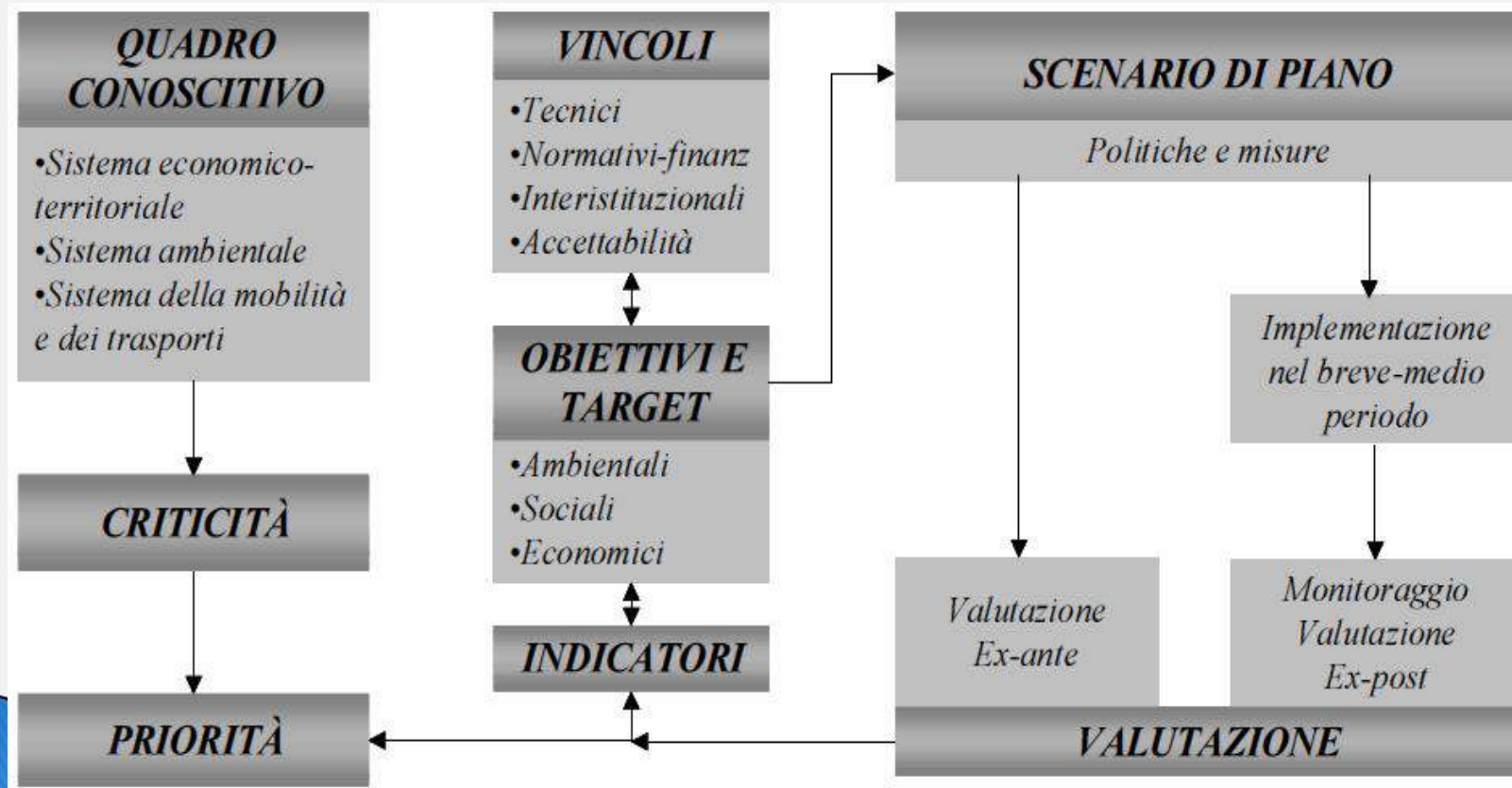
- Ambiente urbano e beni materiali**
- Aria e fattori climatici**
- Rumore**
- Mobilità e trasporti**

Invece gli impatti cumulativi risultano di tipo secondario, potenzialmente positivi e permanenti su:

- Fauna, flora, biodiversità e paesaggio**
- Patrimonio culturale, architettonico e archeologico**
- Popolazione e salute umana**
- Energia**

SCHEMA LOGICO DEL PMS

Lo schema logico raffigurato nel diagramma seguente, conferma l'impostazione del PMS quale piano dinamico, che deve essere monitorato ed eventualmente aggiornato nei contenuti in considerazione di mutate esigenze e condizioni inerenti l'offerta e la domanda di trasporto e/o il quadro politico/programmatico ed economico-finanziario di riferimento.



DURATA TEMPORALE DEL PMS

Il PMS ha durata decennale con anno di riferimento il 2010 e scadenza al 2020. Oltre all'orizzonte di lungo periodo (2020), si ritiene opportuno svolgere altri due scenari intermedi, a breve e medio termine, identificati schematicamente negli anni 2012 e 2015.

Dal punto di vista strategico, anche alla luce della natura e delle caratteristiche del PMS si è ritenuto opportuno contemplare un orizzonte temporale di *lungo periodo*, oltre la durata del PMS stesso. Ciò al fine di rendere possibile la considerazione di quegli interventi non ritenuti realizzabili durante la durata del PMS, ma di rilevanza significativa per lo sviluppo sostenibile del territorio.

INQUADRAMENTO E ANALISI DEL CONTESTO

Il quadro conoscitivo è stato redatto sulla base di una attività di acquisizione dati da varie fonti e di una campagna di indagine portata avanti nella parte centrale del mese di Agosto.

Le indagini hanno infatti consentito di ricostruire nel periodo di maggior mobilità turistica:

- le caratteristiche della mobilità e le sue esigenze,
- le problematiche derivanti dall'utilizzo dei diversi sistemi/servizi di trasporto esistenti,

permettendo quindi la quantificazione:

- dei fenomeni della mobilità in tutti i suoi aspetti
- delle problematiche della mobilità in rapporto alle strutture e ai servizi di trasporto

IL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO

Gli abitanti residenti nell'isola sono circa 7.600 e i residenti nel centro urbano principale sono poco più di 3.000, distribuiti sul territorio come indicato in [FIG. 2.1.1](#).

Gli addetti nell'isola ammontano a quasi 1700, distribuiti sul territorio come indicato in [FIG. 2.1.2](#).

DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE

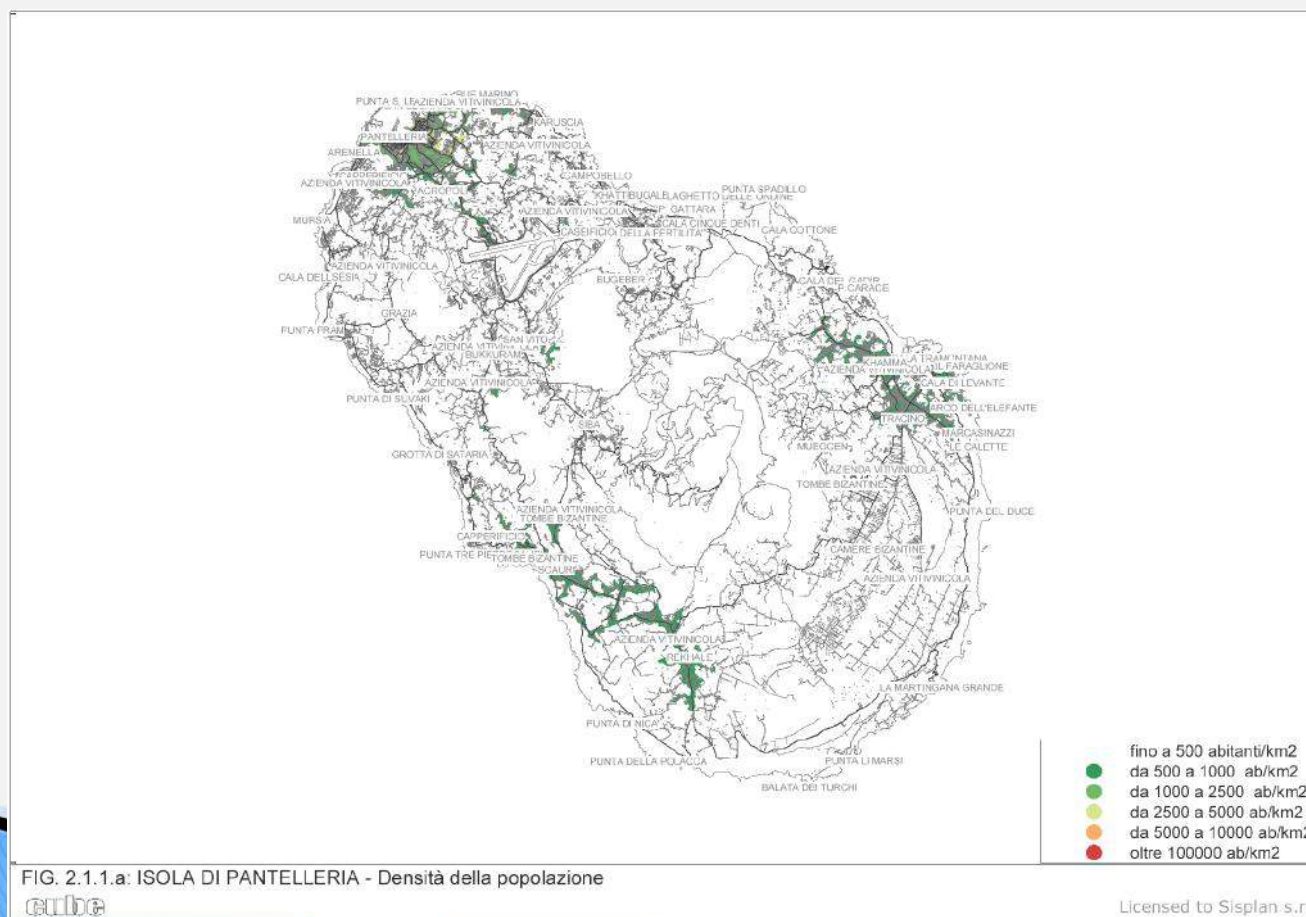




FIG. 2.1.1.b: ISOLA DI PANTELLERIA - Densità della popolazione

DENSITÀ DEGLI ADDETTI TOTALI

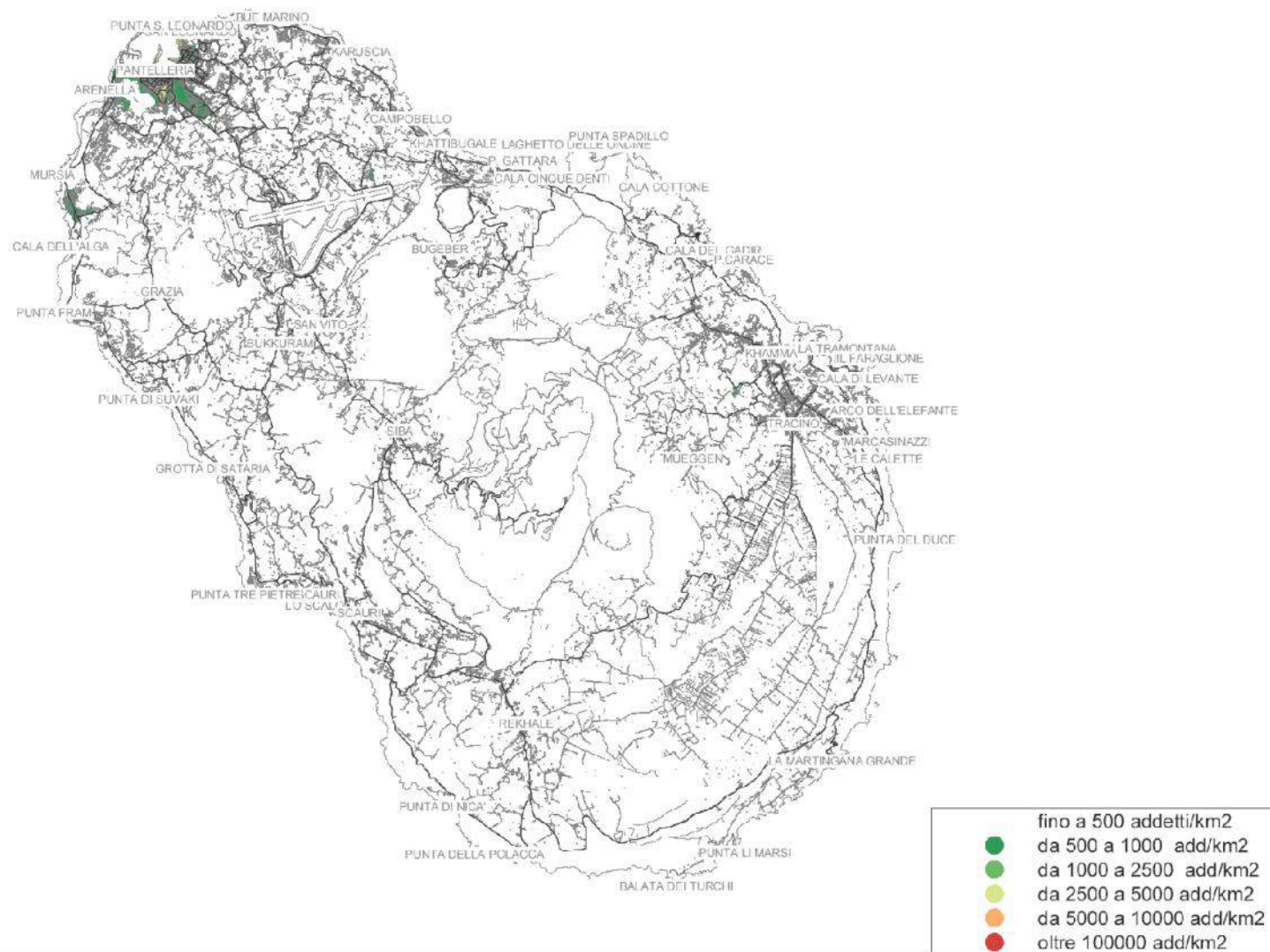


FIG. 2.1.2.a: ISOLA DI PANTELLERIA - Densità degli addetti totali

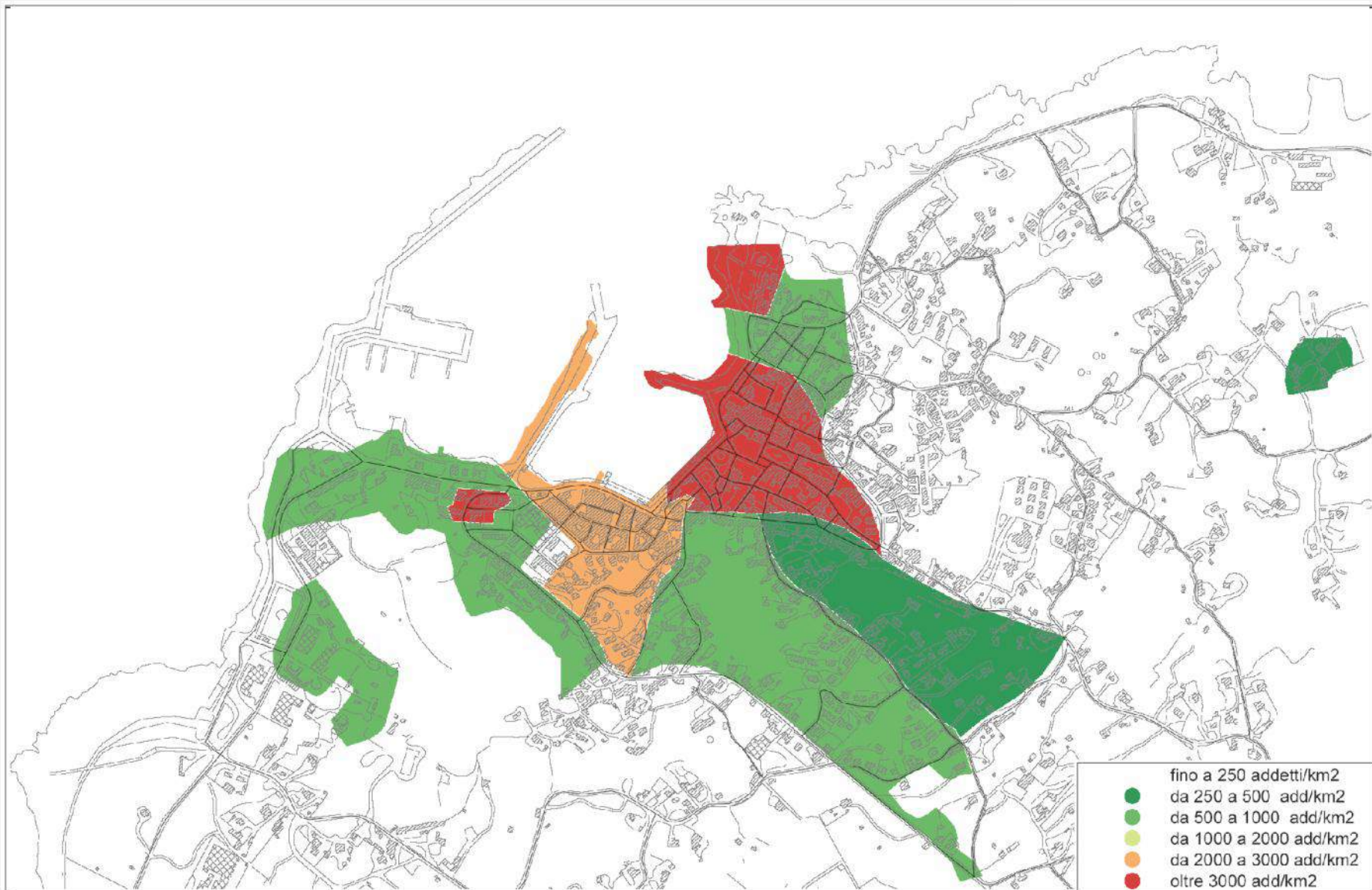


FIG. 2.1.2.b: ISOLA DI PANTELLERIA - Densità degli addetti totali

cube

Licensed to Sisplan s.r.l

Il turismo costituisce il settore trainante dell'economia delle isole. In media l'11% degli addetti lavora nelle attività alberghiere e dei pubblici esercizi (attività strettamente turistiche), il 27% in attività direttamente collegate alla gestione dei servizi turistici quali commercio, trasporti, intermediazione immobiliare.

L'offerta ricettiva si basa sulle seconde case e gli alloggi in affitto (l'85% dei posti letto per uso turistico). Nell'isola oggi sono disponibili circa 11.000 posti letto in strutture abitative (secondo case e alloggi in affitto) e circa 2.000 in strutture ufficiali (alberghi, campeggi, villaggi, agriturismo, affittacamere, B&B).

L'attività turistica è un fenomeno ovviamente stagionale. L'85% delle presenze si registrano tra luglio e settembre, il 50% nel solo mese di agosto con la conseguenza della forte pressione sulle infrastrutture (progettate di norma per un numero di utenti molto inferiori).

Questa situazione di insostenibilità provoca disagio anche nei turisti i cui principali motivi di insoddisfazione ripropongono problemi tipici dei centri urbani tra cui il traffico, e l'inquinamento acustico.

LA MOBILITÀ ESTERNA

Dai dati disponibili emerge un decremento dei passeggeri del trasporto marittimo, compensati dall'incremento del traffico aereo.

Nel periodo 2002-2006, il traffico commerciale nell'aeroporto di Pantelleria ha registrato un costante aumento sia in termini di movimenti degli aeromobili che in termini di passeggeri trasportati. I dati per mese evidenziano il carattere prevalentemente stagionale del traffico passeggeri.

Considerato che per l'aeroporto sono previsti interventi di potenziamento e riqualificazione delle attuali infrastrutture (APQ Trasporto Aereo, POR 2007-2013, Asse 1, Obiettivo 1.2.3.), si può ipotizzare che nei prossimi anni il traffico aereo continuerà ad aumentare.

Dal punto di vista operativo l'*APQ Trasporto Marittimo* ha stanziato finanziamenti per la messa in sicurezza dei porti delle isole e per realizzare lavori di potenziamento atti sostenere lo sviluppo del turismo della nautica da diporto.

LA MOBILITÀ INTERNA

Il problema è una eccessiva presenza di veicoli sull'isola in un periodo molto limitato sostanzialmente rappresentato dai mesi estivi centrali (luglio e soprattutto agosto).

L'area urbana è soggetta ad elevati volumi di traffico e di domanda di sosta principalmente nel periodo estivo, in quanto:

- ❑ i turisti, lì e non altrove, vi trovano la gran parte dei servizi necessari;
- ❑ è lo snodo principale della viabilità isolana e quindi è interessato anche da traffico di attraversamento (anche pesante).

Per salvaguardare il centro in estate viene realizzata un'Area Pedonale in via Borgo Italia (da Lungomare Borsellino a via Napoli) dalle 21.00 alle 6.00.

L'attuale assetto viario non riesce far fronte a tale problema; anche il sistema dei sensi unici del centro storico nel momento in cui si crea un intasamento impedisce di percorrere vie alternative e difficoltà ulteriori derivano dalla presenza di numerose strettoie.

LA MOBILITÀ TURISTICA E I SERVIZI DEDICATI

Nel periodo di punta estivo (Agosto) dovrebbero circolare nell' isola in agosto almeno 4.000 auto e 900 moto usati da turisti, cui si sommano 4.000 auto private e 500 moto private dei residenti, per un totale di 8.000 auto e 1.900 moto.

Si stima che siano 1.200 le auto dei turisti in arrivo in agosto sull'isola e quindi si spiega la rilevante offerta di affitto di auto e moto (il parco mezzi a noleggio durante l'estate è stimato in 1.000 auto e 500 scooter).

I noleggiatori sono già dimensionati (o quasi) con mezzi propri per il picco di domanda nelle due settimane a cavallo di ferragosto.

LA MOBILITÀ CON IL TRASPORTO PUBBLICO COLLETTIVO

I servizi interni sono giudicati inadeguati alla richiesta soprattutto in periodo estivo e l'unica alternativa ai mezzi pubblici è, soprattutto per i turisti, l'affitto di un mezzo a quattro o due ruote (motorino o bicicletta) o di piccoli fuoristrada o l'utilizzo dei servizi navetta offerti dalle strutture ricettive.

LA MOBILITÀ DELLE MERCI

L'approvvigionamento di viveri e di acqua, assieme allo smaltimento dei rifiuti e ai cantieri edilizi rappresentano le principali attività generatrici di spostamenti di veicoli merci, a cui vanno aggiunte le attività inerenti al commercio e all'agricoltura e all'industria.

Le autobotti approvvigionano l'acqua anche ai dammusa affittati ai turisti durante l'estate percorrendo principalmente una rete di strade di scarso livello, dunque anche in ambito extraurbano si generano interferenze con gli altri mezzi di trasporto per via dell'inadeguatezza della sezione stradale.

LA VIABILITÀ

L'isola di Pantelleria si è dovuta dotare di un'articolata rete viaria data la lontananza esistente fra i diversi insediamenti abitativi (la rete extraurbana ha un'estensione di 115 km); tuttavia tali collegamenti sono sostanzialmente rappresentati da strade strette, non asfaltate e/o in cattivo stato oppure addirittura da semplici mulattiere. Solo le strade principali come la perimetrale costiera si trovano in buono stato; a differenza delle vie secondarie che necessitano fortemente di opere di rinnovamento.

LA RETE STRADALE PRINCIPALE

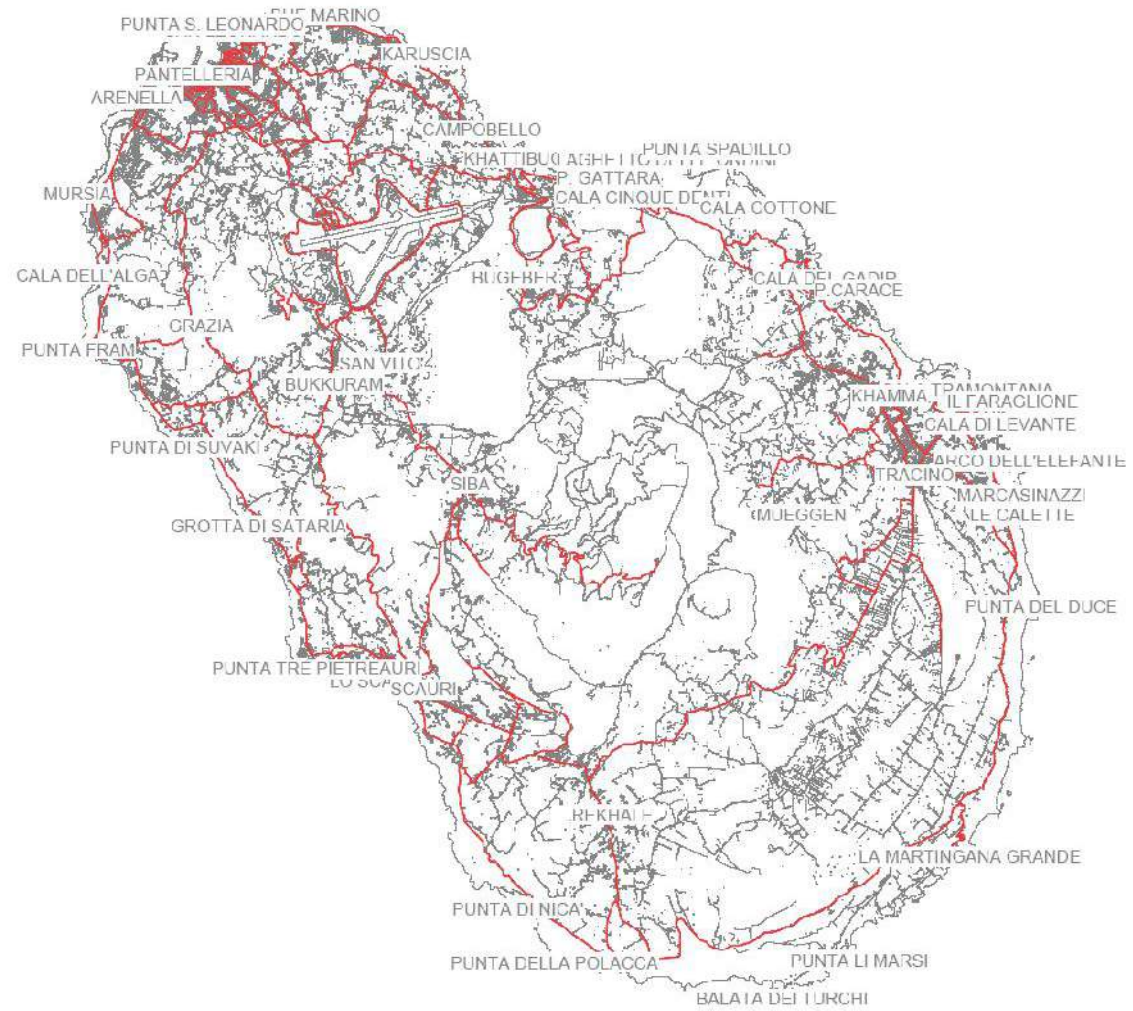


FIG. 3.3.2: ISOLA DI PANTELLERIA - La rete stradale principale

Le caratteristiche morfologiche e orografiche insieme alla struttura urbana compatta dei nuclei insediati rende difficoltosa l'ipotesi di un miglioramento dei collegamenti tramite un ampliamento del canale stradale.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il sistema di trasporto pubblico collega le frazioni esterne e l'aeroporto, con il centro urbano di Pantelleria.

Vengono utilizzati bus di lunghezza massima 7 m, con una capacità pari a 32/44 posti.

Il servizio è non cadenzato, con coppie di corse che vanno da 4 a 10 in estate.

L'utenza ammonta a circa 35400 passeggeri/anno.

Il trasporto pubblico è finanziato dalla Regione con 250.000 euro/anno e dal Comune con 350.000 euro/anno.

E' un servizio poco utilizzato e inadeguato, sia per rispondere alle esigenze del turista durante il periodo estivo che a quelle della popolazione residente durante l'anno; entrambe utenze che prediligono affidarsi al mezzo privato.

Dall'indagine ai turisti risulta infatti che il trasporto pubblico e' la modalità di trasporto meno utilizzata dal turista per muoversi sull'isola (solo il 7%), rispetto al mezzo proprio (38%) o a quello a noleggio (55%); inoltre coloro che non lo utilizzano lo motivano in primis per insufficiente numero di corse (circa il 35%) e in secondo luogo sia perché legato a precisi orari sia perché non passante vicino al proprio alloggio (rispettivamente circa il 25%). Solo il 15% denuncia la mancanza di comfort del servizio.

LA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE E RESTRIZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

Nell'isola non sono state realizzate piste ciclabili probabilmente anche per motivi legati alla sua struttura orografica.

Non esistono isole pedonali ed aree ad accesso limitato permanenti ad eccezione del periodo estivo.

INDAGINI E INTERVISTE SUL TRAFFICO E LA MOBILITA' TURISTICA

La campagna di indagine portata avanti nel periodo centrale di Agosto, quale momento di punta della domanda turistica in termini di mobilità e utilizzo dei sistemi di trasporto, ha riguardato:

- conteggi classificati di traffico sia sulla viabilità cordonale che su quella interna al nucleo urbano;
- rilievi delle targhe dei veicoli in entrata ed uscita sulle sezioni cordonali;
- rilievi dell'offerta/domanda di sosta (per bici, moto, auto, commerciale leggero, merci pesanti) e della durata media (per aree campione) nel centro urbano di Pantelleria;
- rilievo della domanda di sosta su strada (bici, moto, auto) nelle aree prospicienti i principali accessi al mare;

nelle fasce di punta della mattina (9.00-12.00) e della sera (17.00-20.00).

Inoltre nello stesso periodo e' stata realizzata una indagine campionaria rivolta ai turisti, con lo scopo principale di conoscere il loro comportamento in termini di mezzo utilizzato negli spostamenti interni all'isola, le loro richieste di miglioramento dell'offerta di trasporto, il loro grado di interesse relativamente a nuove tipologie di offerta di servizi di trasporto.

IL TRAFFICO

Dai conteggi di traffico effettuati su 10 sezioni stradali, 4 nel centro e 6 sulla viabilità al cordone risulta che, relativamente al totale delle sezioni nelle fasce di punta rilevate, il traffico e' rappresentato da:

- ❑ più del 76% sono rappresentati da autovetture,
- ❑ più del 18% si tratta di moto,
- ❑ solo lo 0,6% di biciclette,
- ❑ circa il 5% sono mezzi dedicati al trasporto merci.

Il totale di veicoli rilevati nell'intero periodo (3 ore alla mattina e 3 ore alla sera) e' pari a circa 38.000 veicoli, in media circa 6.300 veicoli l'ora. Nelle ore di punta 11.00-12.00 e 18.30-19.30 si raggiungono rispettivamente circa 7500 e 7000 mezzi.

TIPOLOGIA E LOCALIZZAZIONE DELLE INDAGINI SUL TRAFFICO

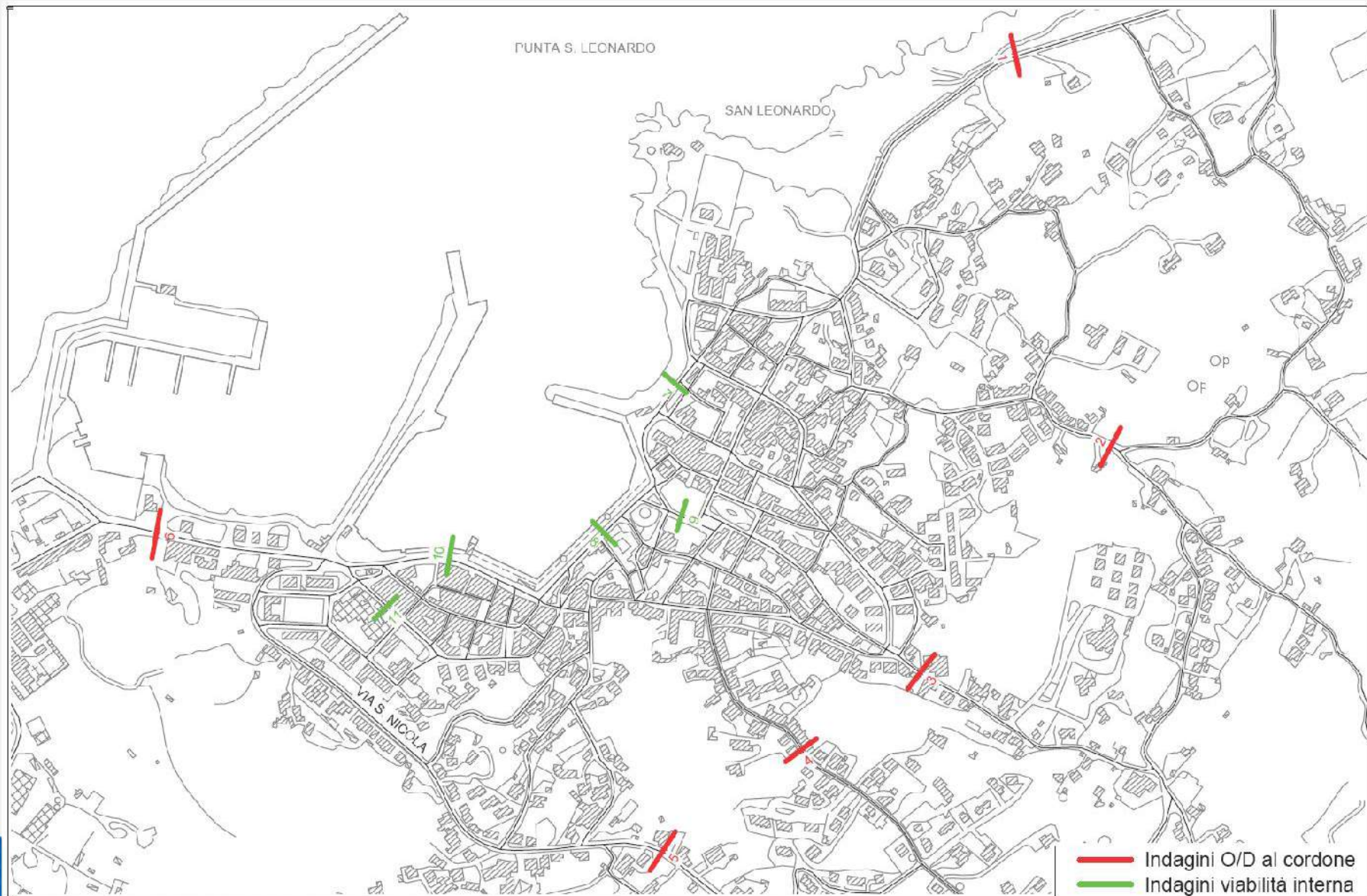


FIG. A.1.1 : ISOLA DI PANTELLERIA - Tipologia e localizzazione delle indagini sul traffico

La sezioni stradali con maggior traffico nell'arco del periodo rilevato risultano essere:

- via Napoli (sezione 11) con un totale di 8400 veicoli, in cui la componente prevalente e' rappresentata dall'auto per circa il 75%;**
- via Paolo Borsellino (sezione 8) con un totale di 7200 veicoli, in cui la componente prevalente è l'auto per oltre il 70%;**
- via Borgo Italia (sezione 10) con un totale di 6100 veicoli, in cui la componente prevalente e' rappresentata dall'auto per circa il 75%;**
- via Milano (sezione 7) con un totale di 5100 veicoli, in cui la componente prevalente rimane l'auto per circa il 75%.**

Il traffico ciclistico e' generalmente molto scarso. La percentuale più alta si rileva su via Roma (sezione 3), sebbene rimane nell'ordine del 1,2% rispetto alle altre classi di veicoli.

Dal rilevamento delle targhe dei veicoli in entrata e uscita sulle sezioni cordonali risulta che il 12.3% del traffico che entra nell'area urbana e' traffico di attraversamento.

Le indagini sul traffico, mobilità e sosta, hanno permesso inoltre di calibrare lo strumento di simulazione del traffico adottato sia al fine di rappresentare il quadro conoscitivo, sia a supporto della valutazione e definizione degli interventi di PMS.

ORA DI PUNTA DELLA MATTINA (VEICOLI TOTALI)



FIG. 1: PANTELLERIA - ora di punta della mattina (veicoli totali)
Situazione attuale

ORA DI PUNTA DELLA MATTINA (CONGESTIONE)



FIG. 2: PANTELLERIA - ora di punta della mattina - congestione

Situazione attuale

LA SOSTA

Nel centro urbano di Pantelleria sostano nella fascia di punta giornaliera della tarda mattinata 1087 auto, 98 moto, 40 merci, saturando tutti gli spazi disponibili.

Nel centro urbano la sosta consentita è libera ad eccezione di alcune aree a rotazione dalle 9.00 alle 14 e dalle 17.30 alle 21.00 (Piazza Cavour e via Napoli) dove e' generalmente permessa per un'ora o 30 minuti. Non esistono stalli a pagamento.

AREA SOGGETTA AD INDAGINI SULLA SOSTA

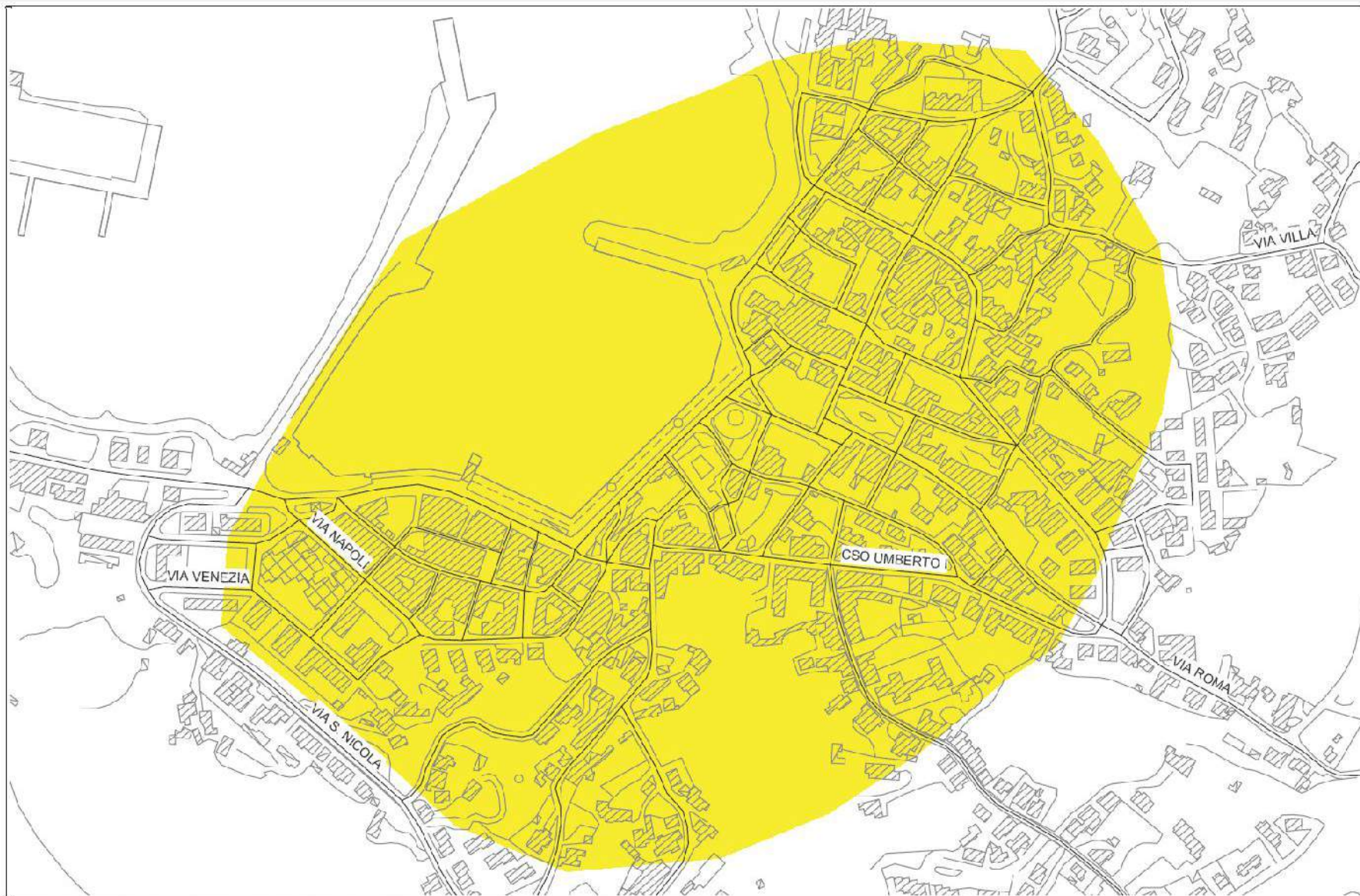


FIG. A.2.1 : ISOLA DI PANTELLERIA - Area soggetta ad indagini sulla sosta

DOMANDA DI SOSTA - MATTINA - AUTO



FIG. A.2.2: ISOLA DI PANTELLERIA - Domanda - auto - mattina

DOMANDA DI SOSTA – MATTINA – MOTO



FIG. A.2.3: ISOLA DI PANTELLERIA - Domanda - mattina - moto

DOMANDA DI SOSTA – MATTINA – MERCI



FIG. A.2.4: ISOLA DI PANTELLERIA - Domanda - mattina - merci

DOMANDA DI SOSTA – SERA – AUTO



FIG A 2 5 ISOI A DI PANTFI I FRIA - Domanda - auto - sera

DOMANDA DI SOSTA – SERA – MOTO



FIG. A 2.5 ISOLA DI PANTEFRI FRIA - Domanda - moto - sera

DOMANDA DI SOSTA – SERA – MERCI



FIG. A 2.7: ISOLA DI PANTELLERIA - Domanda - merci - sera

OFFERTA DI SOSTA – STALLI DISPONIBILI (AUTOVEICOLI)



FIG. A.2.8: ISOLA DI PANTELLERIA - Offerta sosta - stali disponibili (autoveicoli)

Nelle aree prospicienti i principali accessi al mare la sosta è leggermente più elevata nella fascia di punta della sera 17.00-19.00; in particolare la maggior pressione a livello di domanda si riscontra nelle seguenti località:

- Gadir, con circa 60 veicoli in sosta (14 moto e 44 auto);
- Cala Levante, con oltre 50 veicoli (10 moto e 42 auto);
- Karuscia, con circa 50 veicoli (11 moto e 38 auto);
- Bue Marino, con oltre 40 veicoli (4 moto e 39 auto);
- Arco dell'Elefante, con circa 40 veicoli (7 moto e 31 auto).

Tutte le altre località hanno valori di sosta inferiori e poco significativi.

Non sono state rilevate biciclette in sosta, quindi questo mezzo non è utilizzato per raggiungere le località a mare.

LE RICHIESTE DEI TURISTI

Le esigenze del turismo in termini di mobilità risultanti dall'indagine e interessanti e validanti gli interventi del presente piano sono le seguenti:

- miglioramento dei parcheggi nel centro urbano (23%) e in prossimità delle località balneari (25%);
- miglioramento del trasporto pubblico (25%), soprattutto attraverso un aumento delle corse (49%)
- miglioramento dell'offerta noleggio bici (11%)
- per utilizzare maggiormente la bici si richiedono realizzazione di piste ciclabili (34%), possibilità di noleggiare biciclette a pedalata assistita (26%), la realizzazione del bike-sharing (19%).

Il grado di interesse dei turisti su possibili interventi è sotto indicato:

- introduzione di un servizio di trasporto su prenotazione (auto/minibus) per il collegamento andata/ritorno dal mare e per raggiungere il centro urbano, se competitivo rispetto al trasporto pubblico (richiesto da più del 75%);
- introduzione di linee di trasporto turistico a scopo culturale-enogastronomico (richiesto dall'83%);
- introduzione del concetto di noleggio "al bisogno" di auto e moto con parcheggi dedicati in punti nevralgici dell'isola, cioè il car (eventualmente anche moto) "sharing" (più dell'80%).

IDEE E PROGETTI MESSI IN ATTO DALLA AMMINISTRAZIONE LOCALE

Dal punto di vista della pianificazione urbanistica, il Comune di Pantelleria ha rinnovato il proprio strumento urbanistico nel 2005. Di recente adozione e' il Piano Particolareggiato del Centro Storico redatto nel 2008.

In nessuna delle Riserve naturali è stato elaborato il Piano di utilizzazione della Zona B, che ha tra le finalità anche la definizione del sistema dei servizi legati alla fruizione dell'area naturale protetta, mentre sono in corso di redazione i Piani di gestione dei SIC/ZPS.

È stata avviata l'istituzione delle Aree Marine Protette. I divieti e le modalità di accesso delle imbarcazioni vengono definiti in riferimento alla zonizzazione dell'AMP, descritta e riportata nei decreti interministeriali di istituzione.

Dal punto di vista della tutela del paesaggio, il territorio è sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs n. 42 del 2004 (ex 1497 del 1939) e il Comune è dotato di Piano Territoriale Paesistico. Risulta tuttora in corso/fase di completamento il Progetto Integrato Territoriale (PIT) delle Isole Minori e il Piano Integrato di Sviluppo Territoriale (PIST) delle Isole Minori che riguarda anche l'Isola di Pantelleria.

Relativamente all'inquinamento ambientale atmosferico e acustico, non sono stati redatti piani di zonizzazione acustica e non sono attive centraline o stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria.

IL PROCESSO CONSULTIVO: PROGETTAZIONE CONCERTATA E PIANIFICAZIONE PARTECIPATA

Durante la redazione del Piano della Mobilità Sostenibile (PMS) si è svolta la fase di concertazione e partecipazione per quanto riguarda le scelte di Piano specifiche. Questa fase ha permesso di recepire le esigenze, i bisogni, i suggerimenti delle differenti componenti della comunità e integrarli nella progettazione del PMS in modo che questo risponda quanto più possibile ad una idea/visione condivisa delle scelte specifiche per l'isola.

Sono stati realizzati incontri:

- istituzionali con gli Amministratori Comunali sia di maggioranza sia di opposizione;
- con i tecnici comunali;
- con i cittadini;
- con la società civile: associazioni operanti sul territorio, operatori culturali, associazioni ambientaliste;
- con gli operatori economici: sia singoli in quanto portatori di interessi generali sia le associazioni di categoria.

Di seguito, in tabella , sono elencati gli incontri svoltisi. Non sono elencati gli incontri organizzativi avuti con gli Uffici comunali.

Tutti gli argomenti sollevati durante gli incontri sono stati tenuti in considerazione nella stesura del PMS.

ELENCO DEGLI INCONTRI DI CONCERTAZIONE E PROGETTAZIONE PARTECIPATA

PANTELLERIA	
09 luglio 2010	Presentazione del Piano della mobilità Sostenibile e della VAS. Individuazione delle scelte di Piano e degli obiettivi del PMS.
30 luglio 2010	Incontro di concertazione e partecipazione con e l'Amministrazione comunale
26 gennaio 2011	Incontro di concertazione e partecipazione con la Giunta e Amministrazione comunale
11 febbraio 2011	Incontro di concertazione e partecipazione con Giunta, Amministrazione comunale Incontro di concertazione e partecipazione con stakeholders (cittadini, società civile, associazioni operanti sul territorio, operatori culturali, associazioni ambientaliste, operatori economici)

SCENARIO DI PIANO E PIANO OPERATIVO DI PMS

Lo Scenario di Piano e più in particolare gli scenari temporali di piano a breve, medio e lungo periodo (schematicamente indicati nel 2012, 2015 e 2020), sono stati definiti considerando gli interventi:

- ❑ “invarianti”, cioè già approvati e già ammessi a finanziamento o in fase di realizzazione dai diversi livelli della pubblica amministrazione (Comune, Provincia, Regione, ecc.) e che saranno realizzati nell’arco temporale preso in esame dal PMS (Scenario di Riferimento).
- ❑ definiti sulla base delle scelte strategiche per il PMS.

La tabella seguente mette a sistema le linee di azione e le misure di intervento di mobilità sostenibile considerate nello sviluppo del PMS, fornendo indicazioni circa l’orizzonte temporale della loro implementazione.

Si è mantenuta la stessa struttura per "linee azione/misure di intervento" (e relative descrizioni) desunte dal “Manuale contenente le regole fondamentali e gli standard di qualità per la redazione di Piani di Mobilità Sostenibile interna alle isole minori” proposto dalla Regione, per avere una omogeneizzazione e quindi un più agevole confronto fra le isole.

CRONOPROGRAMMA – PIANO OPERATIVO DEL PMS

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
1	Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale		
1.1	<i>Van, Car & Moto sharing (anche attraverso il coinvolgimento degli albergatori, proprietari abitazioni ed esercenti attività turistiche/autonoleggio e agenzie viaggio/escursioni a cavallo/asino..., nonché operatori /taxi e gestori servizi ormeggio)</i>		
1.1.1	Introduzione di offerta di auto elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma del car-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 4 parcheggi/postazioni con 10 mezzi a disposizione nel centro di Pantelleria (in corrispondenza della capitaneria di porto), nel grande centro alberghiero di Punta Fram, a Scauri e a Kamma.		2020
1.2	<i>Noleggio bici e Bike sharing (anche attraverso il coinvolgimento degli albergatori, proprietari abitazioni ed esercenti attività turistiche/noleggio bici, agenzie viaggio/escursioni a cavallo/asino... nonché operatori /taxi e gestori servizi ormeggio)</i>		
1.2.1	Introduzione di offerta di biciclette elettriche a noleggio (da incentivare coinvolgendo i maggiori operatori del settore) nella forma tradizionale o del bike-sharing da localizzarsi in punti nevralgici dell'isola a maggior attrattività turistica e/o per presenza di importanti strutture alberghiere tramite istituzione di 4 postazioni/ciclo-stazioni con 10 bici a disposizione nel centro di Pantelleria (in corrispondenza di Piazza del Castello e/o presso di Porto, vicino al nuovo area di sosta temporanea di via Venezia), nel grande centro alberghiero di Punta Fram; nel villaggio di Scauri (P.za San Gaetano); a Kamma/Tracino (P.za Perugia) ed eventualmente all'inizio dei sentieri ciclabili e nelle località a mare di Bue Marino, Gadir, Cala Levante, Arco elefante.		2015
1.3	<i>Interventi per l'introduzione dell'economia dell'idrogeno (Piano Energetico Ambientale Regionale Siciliano)</i>		
1.3.1	Dimostrazione di flotte di quadricicli/veicoli leggeri, stazioni di rifornimento di Idrogeno prodotto da energia rinnovabile, dimostrazione di barche, natanti propulsi da sistemare con celle a combustibile (HYLANDS).	2012	
1.3.2	Dimostrazione di flotte di veicoli elettrici di nuova generazione per i trasporti	2012	
2	Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico e all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile		
2.1	<i>Miglioramento dell'accessibilità all'isola tramite rafforzamento e consolidamento delle attuali infrastrutture di trasporto (marittimo, aereo e stradale)</i>		
2.1.1	Messa in sicurezza e consolidamento del molo di sopraflutto (dalla progr. 270,30ml. alla progr. 613,10ml).	2015	
2.1.2	Completamento diga foranea ed escavazione, rifiorimento e rafforzamento mantellata diga foranea, costruzione del molo di sottoflutto.	2020	
2.1.3	Ampliamento aereopax, reti idriche e fognarie, ampliamento piazzali AA.MM., adeguamento infrastrutture di volo e aggiornamento ICAO, adeguamento sistemi TLC, adeguamento sistemi MET.	2015	
2.1.4	Manutenzione straordinaria SP 54 "Perimetrale di Pantelleria" per la messa in sicurezza nel tratto compreso fra Cala Cinque Denti fino a Scauri.	2012	
2.1.5	Risanamento del costone roccioso della strada di accesso al Lago di Venere.	2015	
2.1.6	Miglioramento e razionalizzazione delle aree di sosta in prossimità delle località a mare a maggior frequentazione turistica.		2015
2.1.7	Sistemazione della strada panoramica "Madonna del Rosario-Khamma" e bretelle di collegamento con contrade di Bugeber, Muegen e Tracino (Piano di Ghirlanda). Sistemazione strada di collegamento Kamma-Scauri. Sistemazione viabilità di accesso all'eroporto.	2012	2012/2020

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
2.2	Valorizzazione/realizzazione di nuova viabilità tangenziale e/o di scambio		
2.2.1	Realizzazione di un sistema stradale tangenziale ai margini dell'area urbana impostato su strade esistenti, con alcuni adeguamenti puntuali, su cui dirottare il traffico di attraversamento , soprattutto quello pesante.		2012/2020
2.3	Gerarchizzazione della rete stradale e riorganizzazione della circolazione		
2.3.1	<p>Individuazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della rete principale nella quale: <ul style="list-style-type: none"> . individuare gli itinerari per il traffico di scambio; . garantire il deflusso del traffico di attraversamento anche attraverso l'eliminazione della sosta su carreggiata; - della rete locale in cui imporre condizione circolatorie atte a: <ul style="list-style-type: none"> . garantire la sicurezza delle utenze deboli soprattutto pedoni e ciclisti; . disincentivare l'avvicinamento di traffico improprio all'area centrale della città storica; <p>definendo anche le strade a destinazione particolare (AP e ZTL).</p>		2012
2.4	Aree Pedonali (AP), Zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe ad esempio ai residenti che dispongono di un posto auto proprio che non dovrà essere su strada, o ai disabili, ecc		
2.4.1	Istituzione di Area Pedonale sul Waterfront.		2015
2.5	Zone a Traffico Limitato (ZTL), aree in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è limitata ad orari prestabiliti e/o a particolari categorie, ad es. residenti e frontisti		
2.5.1	Introduzione di Zona a Traffico Limitato in quasi tutto il nucleo storico (con vincolo di Zona Residenziale in tutte le strade prive di marciapiede), la quale sarà attiva nel periodo dell'anno dal 1 giugno al 30 settembre, con orario dalle ore dalle 8.00 alle ore 02.00. Il controllo degli accessi viene implementato per via telematica tramite l'installazione di 6 portali.		2020
2.6	Zone 30, il traffico motorizzato non viene vietato, ma moderata la sua velocità (). in questo modo si favoriscono gli spostamenti dei pedoni e dei ciclisti. La limitazione delle velocità può essere realizzata, non solo imponendo un limite di velocità, ma attraverso interventi di arredo urbano e di moderazione del traffico (traffic calming)		
2.6.1	<p>Adeguamento delle caratteristiche geometrico-compositivo del canale stradale attraverso il disegno, l'organizzazione e il segnalamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della sosta, dei percorsi ciclabili, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali e ciclopeditoni, sulla viabilità principale esistente e di progetto (in particolare quella tangenziale/circonvallatoria); - degli accessi veicolari nella viabilità locale e a destinazione particolare laddove e' istituita AP, ZTL o ZR, tramite l'introduzione di porta d'ingresso con pedana rialzata, soprattutto in incrocio con i tronchi a cui viene attribuita la funzione di circonvallazione. 		2015/2020

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
3	Misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico rispetto agli standard di qualità definiti (intensità del servizio, tipologia dei mezzi, tipo di utente.....)		
3.1	<i>Potenziamento/miglioramento del servizio</i>		
3.1.1	Incremento del servizio tramite un'intensificazione del numero delle corse e l'introduzione di frequenza cadenzata a 30/60 minuti durante l'arco estivo. Estensione delle linee di collegamento alle principali località marittime		2012/2015
3.1.2	Sostituzione (per fasi successive) del parco-veicolare con mezzi eco-compatibili a maggior sostenibilità ambientale e sociale (si veda punto 3..1.1)		2020
3.1.3	Introduzione di un servizio navetta con mezzi elettrici dai parcheggi di interscambio al centro storico di Pantelleria		2020
3.2	<i>Sviluppo di servizi dedicati turistici/city center e/o litoranei</i>		
3.2.1	Incentivazione di servizi di trasporto collettivo per accedere a luoghi di particolare interesse culturale, ambientale-paesaggistico, enogastronomico, anche su prenotazione da attivarsi come iniziativa tra privati in forma di consorzio tra strutture turistico-alberghiero e noleggiatori.		2015
3.3	<i>Sviluppo di servizi su prenotazione</i>		
3.3.1	Introduzione di un servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta (per reddito, per mancanza di mezzo proprio, per diversa abilità) su prenotazione, da attivarsi tramite convenzione con il servizio taxi o i noleggiatori.		2012
4	Standard progettuali per i percorsi ciclopedonali e la mobilità dolce (greenways)		
4.1	<i>Infrastrutture e gestione di percorsi e servizi di mobilità ciclopedonale e mobilità dolce (greenways)</i>		
4.1.1	Recupero e valorizzazione della rete di sentieri di collegamento al mare e a zone di particolare valenza paesaggistica attraverso l'individuazione, il segnalamento e l'adeguamento per la creazione di percorsi ciclabili, tutto-pedonali, ciclo-pedonali e per trekking/mountain-bike.		2012/2015
4.1.2	Individuazione di percorsi ciclabili sulla viabilità esistente laddove sia possibile mantenere una separazione dal traffico motorizzato per la realizzazione di piste ciclabili in sede propria o riservata; in particolare si propone la realizzazione del seguente percorso ciclabile da realizzarsi in sede propria o riservata sulla perimetrale (pista ciclabile bidirezionale, circa): Scauri-Punta Framm-Pantelleria-Cala Levante/Tracino; tale intervento implica l'allargamento della strada per quasi tutta la sua lunghezza. (si veda punto 4.1.1)		2020/ lungo termine
5	Tariffazione degli accessi (aree centrale/siti naturalistici/spiagge/porti e AMP, ecc.)		
5.1	<i>Road pricing: applicazione di un prezzo di ingresso a siti ad elevata domanda e di particolare pregio, eventualmente sulla base di una scala differenziata per tipologia di automobile, fascia oraria di circolazione e impatto inquinante del veicolo. Oltre a rappresentare una voce di entrata da destinare al miglioramento delle strade urbane, costituisce un'importante leva per incentivare la mobilità sostenibile. Da valutare la sua inclusione in una carta dedicata per il servizio della sosta e/o della mobilità integrata nell'isola</i>		
5.1.1	Introduzione di una tassa comunale che penalizzi i turisti che usano mezzi propri non ecocompatibili o li noleggiano, in modo da indurre alla scelta di veicoli ad emissioni zero		2012

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
5.2	<i>Park pricing: Le tariffe per la sosta vengono differenziate per zona o per orario. Tale misura, coordinata con la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, può consentire di gestire la domanda di sosta. Da valutare la sua inclusione in una carta dedicata per il servizio della sosta e/o della mobilità integrata nell'isola</i>		
5.2.1	Introduzione di sosta a pagamento (da attuare fino a che non si istituisce la ZTL) nelle aree a sosta libera dove è presente un alto indice di rotazione; in particolare nelle vie Napoli e Milano e in Piazza Cavour e Piazza Castello.		2012
5.3	<i>Crediti mobilità: Il sistema dei crediti di mobilità costituisce una proposta innovativa nell'ambito degli interventi legati alla mobilità sostenibile: agli utenti vengono riconosciuti dei crediti, il cui ammontare dipende da diversi fattori (es. tipo di veicolo, fascia oraria, area interessata...) da "spendere" per le proprie esigenze di mobilità: trasporto pubblico, spostamenti con mezzo privato in ZTL, sosta, utilizzo di vetture in car sharing, o bike sharing...</i>		
6	Trasporto merci: limitazioni carico-scarico merci e trasporto bagagli		
6.1	<i>Regolamentazione dell'accesso e della circolazione dei veicoli in funzione delle dimensioni, del peso di carico e della motorizzazione</i>		
6.1.1	Accesso alla ZTL regolamentato con contrassegno (si rimanda al punto 2.5.1)		2020
8	Misure di riduzione emissioni CO₂. Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, imbarcazioni, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita		
8.1	<i>Incentivi indiretti (regolamentazione circolazione in base a motorizzazione e alimentazione, ma anche disponibilità di rete distribuzione carburanti) per veicoli a basso o impatto nullo</i>		
8.2	<i>Incentivi diretti parco veicolare a basso o impatto nullo</i>		
8.2.1	Attivazione di incentivi comunali rivolti ai residenti e ai noleggiatori per la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici e ad emissioni zero		2015/2020
8.3	<i>Acquisto e sviluppo parco veicolare condiviso e a noleggio a basso o impatto nullo</i>		
8.4	<i>Disponibilità ad effettuare sulle isole progetti innovativi nel campo dell'innovazione tecnologica in termini di alimentazione e motorizzazione dei veicoli e rete di distribuzione dei carburanti innovativi</i>		
9	Modalità di gestione dei parcheggi e delle aree di sosta		
9.1	<i>Park pricing: Le tariffe per la sosta vengono differenziate per zona o per orario. Tale misura, coordinata con la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, può consentire di gestire la domanda di sosta. Da valutare la sua inclusione in una carta dedicata per il servizio della sosta e/o della mobilità integrata</i>		
9.1.1	Si rimanda al punto 5.2.1		2012

LINEE DI AZIONE/MISURE DI INTERVENTO/MISURE OPERATIVE DI PMS		Scenario di riferimento	Scenario di Piano
9.2	<i>Gestione informatizzata dell'offerta di sosta a fini di redistribuzione e orientamento della domanda</i>		
9.2.1	Introduzione di sistemi info-telematici ITC – ITS quali pannelli informativi a messaggio variabile sull'occupazione della aree di sosta e sui tempi di attesa nei parcheggi. (si veda punti 2.5.1 e 9.3.1)		2020
9.3	<i>Realizzazione di infrastrutture di sosta e parcheggi di attestamento e/o interscambio da integrarsi con altre modalità di trasporto collettive gestite da parte di operatori di servizi collettivi e a nolo, agenzie ed esercenti di attività turistiche</i>		
9.3.1	Realizzazione di aree di sosta per auto e moto in attestamento al centro storico (3 parcheggi in struttura multipiano) in aree libere a ridosso del centro urbano (via Venezia-via Napoli-via Roma) e di interscambio (2 parcheggi a raso) a levante e a ponente dell'area urbana (zona San Leonardo località Bue Marino e zona Campo Sportivo località Arenelle) da cui proseguire a piedi o con servizio di minibus a emissioni zero. Questi sono già nel Piano Triennale OOPP. Realizzazione di un area di sosta temporanea a raso lungo la via Cavallotti ed un eventuale area di sosta temporanea ipogeo nell'area di Piazza Cavour. Inoltre verranno valutati nel lungo termine altri due parcheggi.	2020	2020
10	Strumenti per operare l'analisi della soddisfazione dell'utente		
10.1	<i>Predisposizione di linee guida e di un questionario per le indagini finalizzate al rilievo e monitoraggio della qualità del servizio erogato</i>		2015
11	Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico		
11.1	<i>Mappatura della società civile funzionale agli obiettivi del PMS</i>	2012	
11.2	<i>Identificazione delle sinergie tra risorse ed obiettivi pubblici/privati per la realizzazione, sviluppo e gestione degli interventi del PMS</i>		2015
11.3	<i>Identificazione dei progetti potenzialmente realizzabili attraverso il ricorso a capitali privati</i>		2015
12	Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile		
12.1	<i>Predisposizione di una campagna informativa sull'implementazione del PMS</i>		2015
12.2	<i>Linee guida per la realizzazione di una campagna educativa sulla mobilità sostenibile in ambito insulare</i>		2012
13	Elementi di una campagna di promozione e marketing in cooperazione con le strutture ricettive e l'industria turistica in generale, finalizzata alla creazione di offerta che tenga in considerazione la mobilità sostenibile		
13.1	<i>Sviluppo di un Piano della mobilità dolce/panoramica/turistica, con dettaglio delle infrastrutture, dei servizi, degli itinerari e dei tempi di percorrenza tra le principali origini e destinazioni</i>		2012/2015/2020

DEFINIZIONE PROGETTUALE, VALUTAZIONE E VERIFICA DELLE LINEE DI AZIONE E DEGLI INTERVENTI DI PMS

Per ogni linea di azione e/o misura di intervento (intervento) e/o misura operativa attinente ad ogni singolo intervento (progetto), il PMS prevede:

- un'attività di valutazione di impatto preliminare rispetto alla sua inclusione nel PMS;
- una verifica di fattibilità contestuale alla sua inclusione nel PMS;
- un'azione di monitoraggio da svolgersi durante la validità temporale del Piano.

La valutazione esprime a questo proposito i risultati che lo Scenario di Piano è in grado di conseguire rispetto allo Scenario di Riferimento, relativamente ai periodi breve (2012), medio (2015) e lungo (2020), evidenziandone gli impatti quantitativi sui sistemi della mobilità e trasporti, ambientale ed economico.

PIANO OPERATIVO DEL PMS

Con riferimento al Cronoprogramma del Piano Operativo del PMS di cui alla precedente tabella, si riportano di seguito le schede descrittive e di valutazione, sul modello delle schede guida proposte dal Manuale.

Le schede sono esposte secondo l'anno presunto di realizzazione e [quindi concretamente rappresenta il Cronoprogramma del Piano Operativo del PMS.](#)

[Le schede contengono tutti gli elementi che consentono di:](#)

- inquadrare l'intervento rispetto alle strategie ed obiettivi di PMS, nonché le linee di sostenibilità perseguite;
- stabilire le eventuali sinergie con altri interventi;
- individuare le modalità e i tempi di attuazione;
- indicare la normativa di riferimento, le modalità di finanziamento e i costi/le risorse necessarie alla sua realizzazione/gestione;
- identificare i soggetti responsabili dell'attuazione e gli eventuali attori coinvolti;
- sintetizzare la valutazione ex-ante dell'intervento in virtù degli indicatori di riferimento;
- specificare eventuali raccomandazioni per l'implementazione e la realizzazione dell'intervento stesso.
- avere, per gli interventi più "nuovi" per le Am.ni, gli elementi più significativi da inserire nelle Convenzione da allegarsi ai bandi di gara

Ove sviluppato, le schede sono seguite dalle tavole di raffigurazione grafica degli interventi e dei loro impatti.

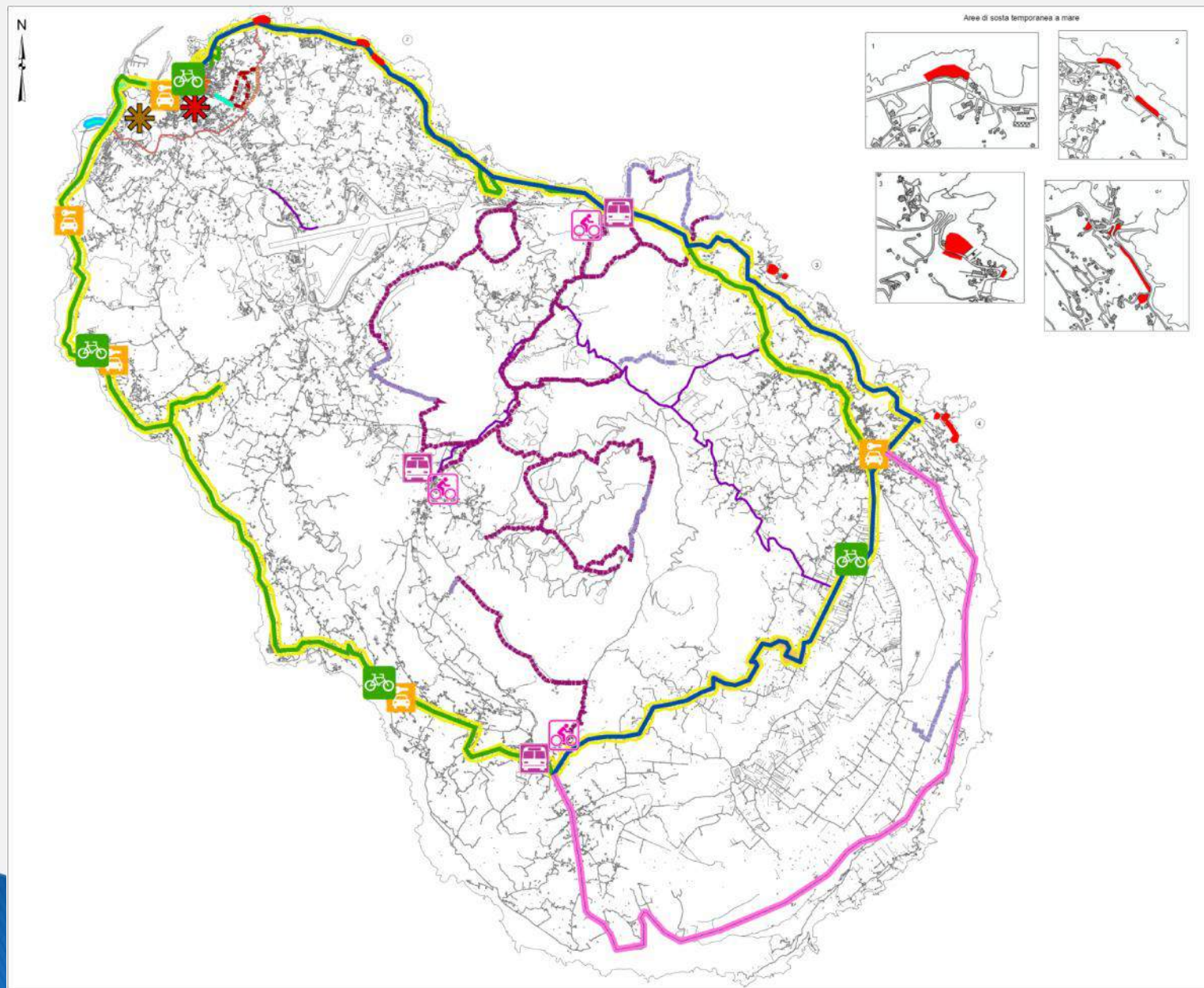
SCHEDE DEL PIANO OPERATIVO DEL PMS

Le misure operative del PMS sono relative a:

- 1) TASSA COMUNALE PER UTILIZZO DI MEZZI NON ECO-COMPATIBILI DA PARTE DEI TURISTI (2012)
- 2) ISTITUZIONE SOSTA A PAGAMENTO (2012)
- 3) SERVIZIO DI TRASPORTO TRASPORTO PER PERSONE A MOBILITA' RIDOTTA (2012)
- 4) POTENZIAMENTO TPL (2012)
- 5) GERARCHIZZAZIONE STRADALE (2012)
- 6) RECUPERO E VALORIZZAZIONE DELLA RETE DEI SENTIERI AD USO CICLO-PEDONALE (2012/2015)
- 7) VIABILITÀ EXTRAURBANA (2012/2020)
- 8) VIABILITÀ TANGENZIALE (2012/2020)
- 9) SERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO PER LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE, AMBIENTALE-PAESAGGISTICO, ENOGASTRONOMICO (2015)
- 10) AREA PEDONALE (2015)
- 11) ADEGUAMENTO GEOMETRICO-COMPOSITIVO DEL CANALE STRADALE (2015/2020)

- 12) AREE DI SOSTA TEMPORANEA NELLE LOCALITÀ A MARE (2015)
- 13) BIKE SHARING (2015)
- 14) INCENTIVI COMUNALI AI RESIDENTI E NOLEGGIATORI PER SOSTITUZIONE PARCO VEICOLARE CON MEZZI AD EMISSIONE ZERO (2015/2020)
- 15) ZONA A TRAFFICO LIMITATO (2020)
- 16) PARCHEGGI NELL'AREA URBANA (2020)
- 17) SERVIZIO TRASPORTO DAI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO (2020)
- 18) CAR SHARING (2020)
- 19) LINEE GUIDA E QUESTIONARIO MONITORAGGIO QUALITÀ DEL SERVIZIO (2015)
- 20) IDENTIFICAZIONE SINERGIE (2015)
- 21) IDENTIFICAZIONE PROGETTI REALIZZABILI (2015)
- 22) CAMPAGNA INFORMATIVA (2015)
- 23) CAMPAGNA PER L'EDUCAZIONE AMBIENTALE (2012)
- 24) PIANO DELLA MOBILITÀ DOLCE/PANORAMICA/TURISTICA (2012/2015/2020)

MISURE OPERATIVE DEL PMS - ISOLA



PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE INTERNA
DELLE ISOLE MINORI SICILIANE OCCIDENTALI

PANTELLERIA
TAVOLA 1 - ISOLA

Scala 1:15.000



Misure Operative del PMS

Priorità 1

- Valorizzazione dei sentieri a breve termine
- Reti punti fermi TPL
- Rete ciclo-sostenibile
- Sosta a pagamento
- Mobilità sostenibile-Alloggiamento sostituito in via S. Gerardo
- Nuova linea Scauri - Puffala - Taurino - Cala Scauri - Cala Scauri - Pantelleria
- Nuova linea Puffala - Pantelleria - Taurino
- Anticipo servizio TPL
- Interventi in merito tutto il territorio comunale
 - Nuova rete ciclabile per percorsi di interesse non solo turistico ma anche per attività di trasporto per persone a mobilità ridotta
 - Creazione di percorsi ciclabili

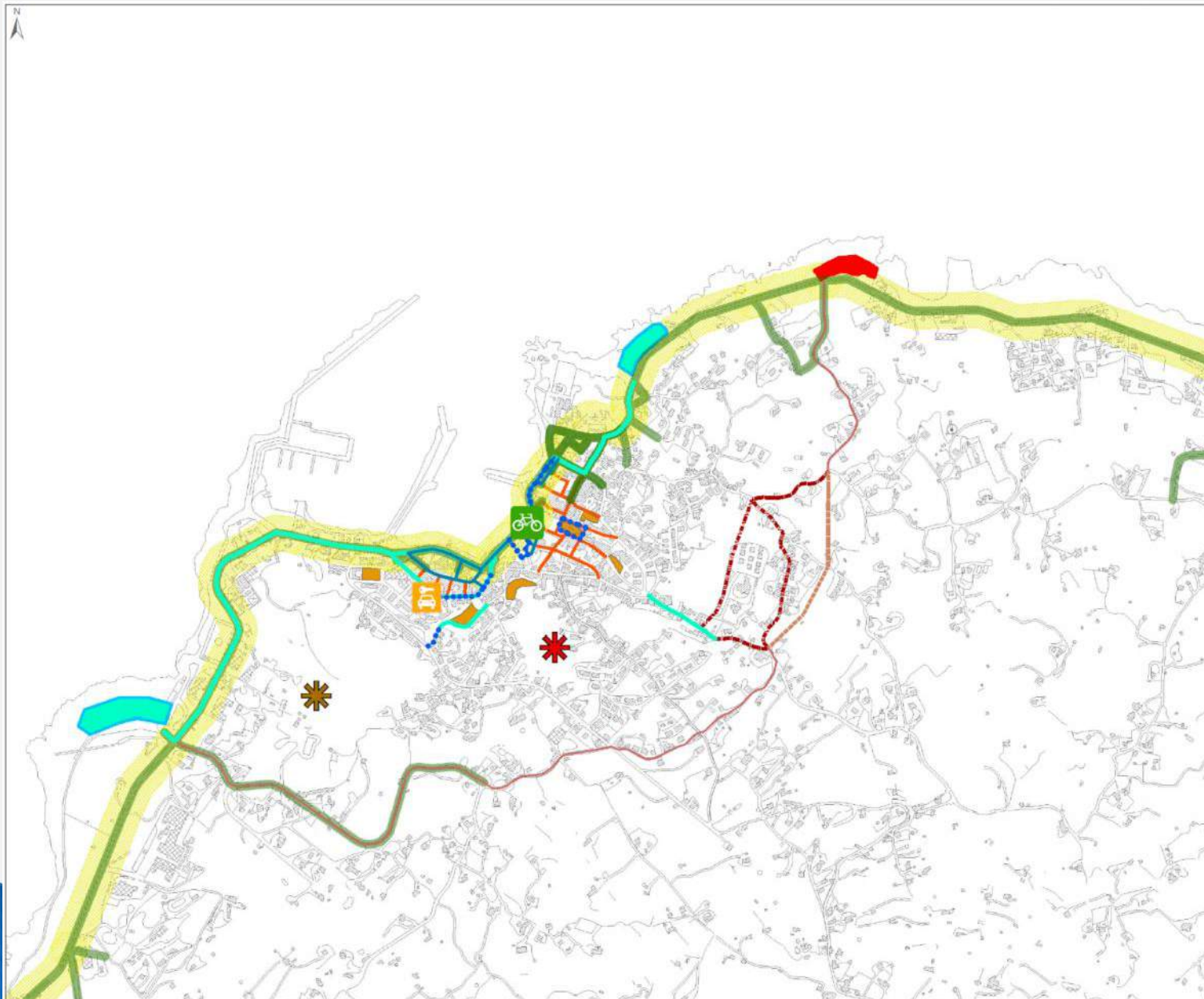
Priorità 2

- Interventi per sentieri a medio termine
- Reti punti fermi TPL
- Rete ciclo-sostenibile
- Pediceloni bike sharing
- Servizi di trasporto collettivi per il "ultimo miglio"
- Reti di sosta temporanea a mare
- Linee ciclabili
- Mobilità sostenibile-Alloggiamento sostituito in via Scauri
- Anticipo servizio TPL
- Interventi in merito tutto il territorio comunale
 - Creazione di percorsi ciclabili
 - Servizi di trasporto collettivo
 - Servizi di trasporto collettivo
 - Alloggiamento sostituito in via Scauri
 - Creazione di percorsi ciclabili
 - Creazione di percorsi ciclabili
 - Creazione di percorsi ciclabili
 - Creazione di percorsi ciclabili

Priorità 3

- Pediceloni bike sharing
- Servizi di trasporto collettivo
- Reti a traffico limitato
- Servizi trasporto dei passeggeri di interesse
- Mobilità sostenibile-Alloggiamento sostituito in via Scauri
- Anticipo servizio TPL

MISURE OPERATIVE DEL PMS - CENTRO URBANO



PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE INTERNA
DELLE ISOLE MINORI SICILIANE OCCIDENTALI

PANTELLERIA

TAVOLA 1 - CENTRO URBANO

Scala 1:3.000



Misure Operative del PMS

Priorità 1

- Valorizzazione dei sentieri a breve termine
- Nuovi punti fermata TPL
- Punti prelievo/stagione biciclette
- Sosta a pagamento
- Viabilità Tangenziale-Nuova tratta a breve termine
- Viabilità extravasaria-Adeguamento viabilità in loc. Seraggio
- Potenziamento TPL
- Nuova linea Regionale - Pantelleria - Trapani
- Interventi inerenti tutto il territorio comunale
 - Tassa comunale per utilizzo di mezzi non eco-compatibili da parte dei turisti
 - Servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta
 - Caratterizzazione stradale

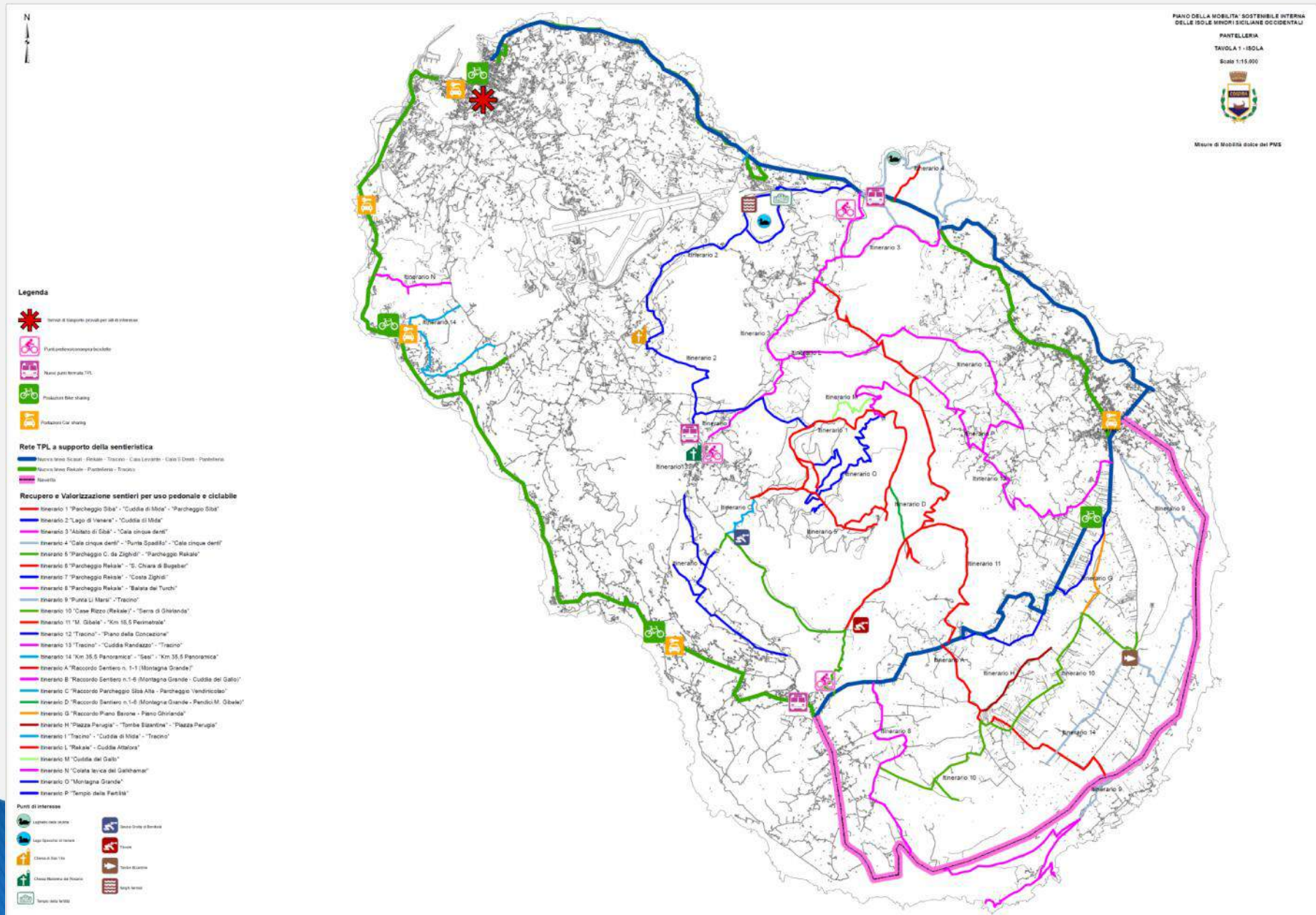
Priorità 2

- Valorizzazione dei sentieri a medio termine
- Nuovi punti fermata TPL
- Punti prelievo/stagione biciclette
- Postazioni Bike sharing
- Servizi di trasporto collettivo per il "tutto Italia"
- Area di sosta temporanea a mare
- Area pedonale
- Viabilità tangenziale-interventi su tratti esistenti
- Adeguamento Viabilità extravasaria
- Interventi inerenti tutto il territorio comunale
 - Servizi di trasporto collettivo per luoghi di interesse culturale, ambientale-paesaggistico, enogastronomico
 - Adeguamento geometrico-compositivo del canale stradale (aree urbane)
 - Incentivi comunali ai residenti e noleggiatori per sostituzione parco veicolare con mezzi ad emissioni zero

Priorità 3

- Postazioni Car sharing
- Parcheggi di interscambio nell'area urbana
- Zona a traffico limitato
- Servizio trasporto dai parcheggi di interscambio
- Viabilità Tangenziale-Nuova tratta a breve termine
- Parcheggi nell'area urbana

MISURE DI MOBILITÀ DOLCE DEL PMS



PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEL PIANO OPERATIVO DI PMS

La seguente tabella riporta il riepilogo dei costi ed introiti in capo alla Amm.ne Comunale e della tempistica delle varie misure operative e la loro aggregazione per classi di priorità.

Questo consente all'Amm.ne Comunale di avere un quadro degli aspetti finanziari complessivi per la sua programmazione economica.

N.ro scheda	Misura operativa	Titolo	Priorità	Costi di investimento (euro)	Costo annuo di gestione (euro)	Introito lordo annuo di gestione (euro)	Costi gestione residui (al netto degli introiti) (euro)	Tempi attivazione (iter amministrativo) (mesi)
1	5.1.1	Tassa comunale per l'utilizzo di mezzi non eco-compatibili da parte dei turisti	1	0,00	71000,00	320000,00	-249000,00	6
2	9.1.1	Istituzione di sosta a pagamento	1	42000,00	17000,00	120000,00	-103000,00	6
3	3.3.1	Servizio di trasporto per persone a mobilità ridotta	1	0,00	35000,00		35000,00	5
4	3.1.1	Potenziamento TPL	1	0,00	722000,00	26600,00	695400,00	7
5	2.3.1	Gerarchizzazione stradale	1	20000,00			0,00	8
6	4.1.1	Recupero e valorizzazione rete dei sentieri ad uso ciclo-pedonale (quota parte)	1	1593000,00			0,00	6
7	2.1.7	Viabilità extraurbana (quota parte)	1	1400000,00			0,00	7
8	2.2.1	Viabilità tangenziale (quota parte)	1	500000,00			0,00	12
			TOTALE	3555000,00	845000,00	466600,00	378400,00	
6	4.1.1	Recupero e valorizzazione rete dei sentieri ad uso ciclo-pedonale (quota parte)	2	1550000,00	10000,00		10000,00	6
7	2.1.7	Viabilità extraurbana (quota parte)	2	560000,00			0,00	6
8	2.2.1	Viabilità tangenziale (quota parte)	2	2600000,00			0,00	12
9	3.2.1	Servizi di trasporto collettivo per luoghi di interesse turistico-culturale	2	0,00			0,00	18

N.ro scheda	Misura operativa	Titolo	Priorità	Costi di investimento (euro)	Costo annuo di gestione (euro)	Introito lordo annuo di gestione (euro)	Costi gestione residui (al netto degli introiti) (euro)	Tempi attivazione (iter amministrativo) (mesi)
10	2.4.1	Area pedonale del water front	2	1500,00			0,00	8
11	2.6.1	Adeguamento geometrico-compositivo del canale stradale (valore indicativo)	2	500000,00			0,00	12
12	2.1.6	Aree di sosta temporanea nelle località a mare	2	44000,00			0,00	10
13	1.2.1	Bike Sharing	2	285000,00	45000,00	60000,00	-15000,00	12
14	8.2.1	Incentivi comunali ai residenti ed ai noleggiatori per sostituzione parco veicolare con mezzi ad emissione zero	2	6000,00			0,00	4
			TOTALE	3996500,00	55000,00	60000,00	-5000,00	
4	3.1.1	Potenziamento TPL	3			106000,00	-106000,00	
8	2.2.1	Viabilità tangenziale (quota parte)	3	800000,00			0,00	12
15	2.5.1	Zona a traffico limitato	3	298500,00			0,00	8
16	9.3.1	Parcheggi nell'area urbana	3	3290000,00	230000,00	301000,00	-71000,00	13
17	3.1.3	Servizio di trasporto dai parcheggi di interscambio	3		262000,00		262000,00	6
18	1.1.1	Car Sharing (e/o moto sharing)	3	2700000,00	275000,00	113400,00	161600,00	9
			TOTALE	7088500,00	767000,00	520400,00	246600,00	
TOTALE GENERALE				14640000,00	1667000,00	1047000,00	620000,00	

La tabella seguente riporta gli indicatori che "descrivono" sinteticamente la situazione di riferimento e l'impatto del PMS. Per una migliore comprensione del processo di valutazione e monitoraggio va specificato che gli indicatori sono stati qualificati come indicatori che "descrivono" in termini quantitativi gli interventi (Q), indicatori che dovranno essere monitorati (M), e che comprendono sia gli indicatori precedenti (in questo modo si verifica nel tempo l'attuazione dell'intervento) sia indicatori relativi a parametri di stato dei vari sistemi sui quali gli interventi non operano direttamente, indicatori di valutazione (V) tecnica, ambientale, sociale, economica degli interventi.

INDICATORI PER LA QUANTIFICAZIONE, LA VALUTAZIONE E IL MONITORAGGIO DEL PMS

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz. indicatore
					2012	2015	2020		
Trasporti (offerta)	TPL	<i>Offerta dei servizi - percorrenza annua</i>	busxkm	259.334	424.218	424.218	424.218		QM
		<i>Offerta dei servizi</i>	postixkm	9.854.692	16.120.284	16.120.284	16.120.284		QM
		<i>Estensione della rete</i>	km	74	83	83	83		QM
		<i>Densità della rete</i>	km/km ²	0,9	1	1	1		Q
		<i>Frequenze dei servizi (orari) per periodo dell'anno</i>	minuti'	Non cadenzato	estate	estate	estate		QM
		<i>Parco veicoli</i>	n°	8	12	12	12		QM
		<i>Posti medi per veicolo</i>	n°	38	38	38	38		QM
		<i>Bus elettrici</i>	%	0				30	M
		<i>Bus ibridi/metano/gpl</i>	%	0				30	M
		<i>Bus e veicoli equipaggiati per l'intermodalità bus e bici</i>	%	0				30	M
	Servizi di trasporto intermodale (parcheggi scambiatori)	<i>Offerta dei servizi – percorrenza stagionale estiva</i>	busxkm	0	0	0	75.040		QM
		<i>Parco veicoli</i>	n°	0	0	0	2		QM
		<i>Posti medi per veicolo</i>	n°	0	0	0	38		QM

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz. indicatore	
					2012	2015	2020			
Trasporti (offerta)	Taxi, noleggio, car e moto/bici sharing	<i>Licenze taxi/</i>	n°	5		25	50		M	
		<i>Veicoli taxi e</i>	n°	ND		25	50		QM	
		<i>Veicoli taxi e ibridi/metano/gpl</i>	% sul totale	ND						M
		<i>Veicoli taxi e elettrici</i>	% sul totale	0						M
		<i>Navette gratuite hotel</i>	n°	ND						M
		<i>Autoveicoli a noleggio</i>	n°	≈ 1.000	1.000	1.000	1.000			M
		<i>Autoveicoli a noleggio ibridi/metano/gpl</i>	% sul totale	0			15			M
		<i>Autoveicoli a noleggio elettrici</i>	% sul totale	0			15			M
		<i>Motoveicoli a noleggio</i>	n°	≈ 500	500	500	500			M
		<i>Motoveicoli a noleggio elettrici</i>	% sul totale	0			30			M
		<i>Parco biciclette e cicli a nolo</i>	n°	ND						M
		<i>Biciclette e cicli a nolo a pedalata assistita</i>	% sul totale	0			30			M
		<i>Veicoli flotta car sharing</i>	n°	0	0	0	40			QM
		<i>Veicoli flotta moto sharing</i>	n°	0						QM
		<i>Veicoli flotta bike sharing</i>	n°	0	0	50	50			QM
		<i>Stazioni car sharing</i>	n°	0	0	0	5			QM
<i>Stazioni moto sharing</i>	n°	0	0	0	0			QM		
<i>Stazioni bike sharing</i>	n°	0	0	4	4			QM		

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualific. az. indicatore
					2012	2015	2020		
Trasporti (offerta)	Viabilità	<i>Estensione della rete viaria urbana</i>	km	18,1	18,5	19,1	19,1		QM
		<i>Estensione rete stradale extraurbana</i>	km	115,9	116,7	118,7	118,7		QM
		<i>Densità della rete stradale extraurbana</i>	km/kmq	1,4	1,4	1,4	1,4		QM
		<i>Estensione percorsi ciclo-pedonali</i>	km	44,6 (sentieri pedonali e ciclabili, da mettere a posto)	88,4 sentieri naturali e strade campestri messi a posto	88,4 sentieri naturali e strade campestri messi a posto	88,4 sentieri naturali e strade campestri messi a posto	24,9 (pista ciclabile sulla perimetrale se possibile con la vincolistica in essere)	QM
		<i>Regolamentazione accesso all'isola con mezzo privato</i>	Si/no	No	No	No	No		M
		<i>Area Pedonale (AP)</i>	km	0,8 (stagionale)	0,8 (stagionale)	1,6 (stagionale)	1,6 (stagionale)		QM
		<i>Area Pedonale (AP)</i>	km/abitante	0,0001	0,0001	0,0002	0,0002		Q
		<i>Area Pedonale (AP)</i>	km/presenze turistiche	0,00001	0,00001	0,00002	0,00002		Q
		<i>Zona a Traffico Limitato (ZTL)</i>	km	0	0	0	1,75 (stagionale)		QM
		<i>Zona a Traffico Limitato (ZTL)</i>	km/abitante	0	0	0	0,0002		Q
		<i>Zona a Traffico Limitato (ZTL)</i>	km/presenze turistiche	0	0	0	0,00002		Q
		<i>Accessi ZTL</i>	N° residenti						M
			N° autorizzati						M
			N° violazioni						M

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz · indicatore
					2012	2015	2020		
Trasporti (offerta)	Sosta	<i>Posti auto su strada a pagamento</i>	n°	0	211	211	211		QM
		<i>Occupazione parcheggi su strada a pagamento</i>	%	0	75	75	75		M
		<i>Posti auto pertinenziali</i>	n°	0			200		M
		<i>Posti auto parcheggi in struttura/di attestamento</i>	n°	0			336	701	QM
		<i>Occupazione parcheggi in struttura/di attestamento</i>	%	0			75		M
		<i>Posti auto parcheggi d'interscambio</i>	n°	0			377		QM
		<i>Occupazione parcheggi d'interscambio</i>	%	0			75		M

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz. indicatore
					2012	2015	2020		
Mobilità (domanda)	Composizione parco enti pubblici territoriali	<i>Veicoli elettrici</i>	n°	0					M
	Mobilità residenti	<i>Indice motorizzazione autovetture</i>	auto/abitante	63			60		M
		<i>Indice di motorizzazione motoveicoli</i>	moto/abitante	12			10		M
		<i>Auto elettriche</i>	% sul totale	0			30		M
		<i>Auto ibride</i>	% sul totale	0			30		M
		<i>Auto gpl/metano</i>	% sul totale	9,0%			30		M
		<i>Moto elettriche</i>	% sul totale	0			30		M
		<i>Moto ibride</i>	% sul totale	0			30		M
		<i>Spostamenti sistematici pro-capite</i>	n°. spostamenti/pop.	0,36	0,36	0,36	0,36		M
		<i>Ripartizione modale (spostamenti in auto)</i>	% sul totale	76,4	74,2	73,2	72,2		M
		<i>Ripartizione modale (spostamenti in moto)</i>	% sul totale	18,1	18,1	18,1	18,1		M
		<i>Ripartizione modale (spostamenti in autobus)</i>	% sul totale	12,2	13,4	13,4	13,4		M
		<i>Ripartizione modale (spostamenti in bici)</i>	% sul totale	0,6%	1	2	3		M
		<i>Abbonati car sharing</i>	n°	0					M
		<i>Abbonati bike sharing</i>	n°	0					M
		<i>Corse annue effettuate con il car sharing</i>	n°	0					M
		<i>Aventi diritto trasporto utenti mobilità ridotta</i>	n°	0	8	8	8		M
		<i>Buoni utilizzati/anno utenti mobilità ridotta</i>	n°	0	4400	4400	4400		M

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz. indicatore
					2012	2015	2020		
Mobilità (domanda)	Mobilità turisti	<i>Accessi in aereo</i>	% sul totale	70	70	70	70		M
		<i>Accessi in nave</i>	% sul totale	30	30	30	30		M
		<i>Auto/moto al seguito</i>	n°	1200	1000	1000	800		M
		<i>Ripartizione modale TPL/trasporto privato</i>	%	6,7	20	20	20		M
		<i>Corse effettuate con il car sharing</i>	n°	0			15.000		M
		<i>Corse effettuate con il bike sharing</i>	n°	0		15.000	15.000		M
		<i>Corse effettuate con il moto sharing</i>	n°	0					M
		<i>Auto a noleggio</i>	n°contratti	ND					M
		<i>Moto a noleggio</i>	n°contratti	ND					M
		<i>Bici a noleggio</i>	n°contratti	ND					M
		<i>Ripartizione modale (spostamenti in bici)</i>	%	0,2	1,0	2,0	3,0		M
		<i>Servizi trasporto collettivo per siti cult./paesegg./enog.</i>	n°	0		5.000	11.0000		M
		<i>Tassa comunale su utilizzo mezzi non eco-compatibili</i>	Si/no	No	Si	Si	Si		M
		<i>Contrassegni venduti per mezzi non eco-compatibili</i>	n°	0	21.200	21.200	17.000		M
Domanda/ offerta (utilizzo delle reti di trasporto)	TPL	<i>Passeggeri annui trasportati</i>	n°	35.348	61.932	61.932	168.013 2		VM
	Viabilità	<i>Percorrenza mezzo privato/punta (urbana)</i>	vett. x km	6601	6534	6534	6687		V
		<i>Diminuzione percorrenza mezzo privato/giorno (extraurbana)</i>	vett. x km	0	8.800	17.600	24.190		V
		<i>Tempo impiegato mezzo privato/punta (urbano)</i>	vett. x ora/punta	193	106	106	161		V
		<i>Velocità media mezzo privato (urbana)</i>	km/ora	34,2	39,2	39,2	41,5		V
		<i>Congestione-saturazione della rete/punta (urbana)</i>	km	1,4	0,3	0,3	0		V
			vetture x km	852	108	108	0		V
			vetture x ora	23	2,5	2,5	0		V

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz. indicatore
					2012	2015	2020		
Ambiente/ territorio	Qualità dell'aria	Quantità emessa di Ossidi di Azoto (NOx) prodotti da traffico veicolare nell'area urbana	Kg/ora punta	3,35	-	-	1,08		V
		Quantità emessa di VOC prodotti da traffico veicolare nell'area urbana	Kg/ora punta	5,43	-	-	0,94		V
		Quantità emessa di CO prodotto da traffico veicolare nell'area urbana	Kg/ora punta	28,72	-	-	5,03		V
		Quantità emessa di PM10 prodotto da traffico veicolare nell'area urbana	Kg/ora punta	0,26	-	-	0,05		V
		Diminuzione quantità emessa di Ossidi di Azoto (NOx) prodotti da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	3,37		V
		Diminuzione quantità emessa di VOC prodotti da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	2,51		V
		Diminuzione quantità emessa di CO prodotto da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	15,63		V
		Diminuzione quantità emessa di PM10 prodotto da traffico veicolare nell'area extraurbana	Kg/giorno	-	-	-	0,15		V
	Inquinamento sonoro	Popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) LDEN	n°abitanti	155	-	-	69		V
		Popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 55 dB(A) Lnight	n°abitanti	231	-	-	140		V
	Consumi energetici di fonti non rinnovabili	Consumi combustibili fossili: benzine, diesel per auto, moto e altri veicoli nell'area urbana	Kg /ora punta	324,44	-	-	165,42		V
		Diminuzione dei consumi combustibili fossili:: benzine, diesel per auto, moto e altri veicoli nell'area extraurbana	kg /giorno	-	-	-	513,57		V

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz. indicatore
					2012	2015	2020		
Economico	Contributi	Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità , ecc.	€/bus-km	1 € (Regione) +1,4€ (Comune)	1 € (Reg.) +1,82€ (Com.)	1 € (Reg.) +1,82€ (Com.)	1 € (Reg.) +1,82€ (Com.)		M
		Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità , ecc.	Mil €	622.402	1.199.496	1.199.496	1.199.496		VM
		Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità , ecc.	€/pax trasportato	17,6	21,8	21,8	21,8		VM
	Spesa investimento e gestione	Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi	Mil €	0	1,9	3,16	0,8	3,0	VM
		Risorse pubbliche destinate alle infrastrutture: strade, porti, aeroporti, parcheggi, ecc.	Mil €/abitante	0	0,00025	0,00042	0,00011	0,00040	VM
		Risorse pubbliche destinate alle infrastrutture: strade, porti, aeroporti, parcheggi, ecc.	Mil €/presenze turistiche	0	0,00017	0,00029	0,00007	0,00027	VM
	Costo del trasporto per gli utenti	Costo di trasporto percepito auto	€/pax - km	0,23			0,40		V
		Costo di trasporto bus	€/pax	1	1	1	1		V
	Costi del trasporto per la collettività	Costo generalizzato di trasporto (TPL)	€/veic-km	2,4	2,8	2,8	2,8		V
		Costo generalizzato di trasporto (AUTO)	€/veic-km	0			0,27	0,31	V
		Costo servizio di trasporto per utenti a mobilità ridotta	€/pax		8	8	8		VM

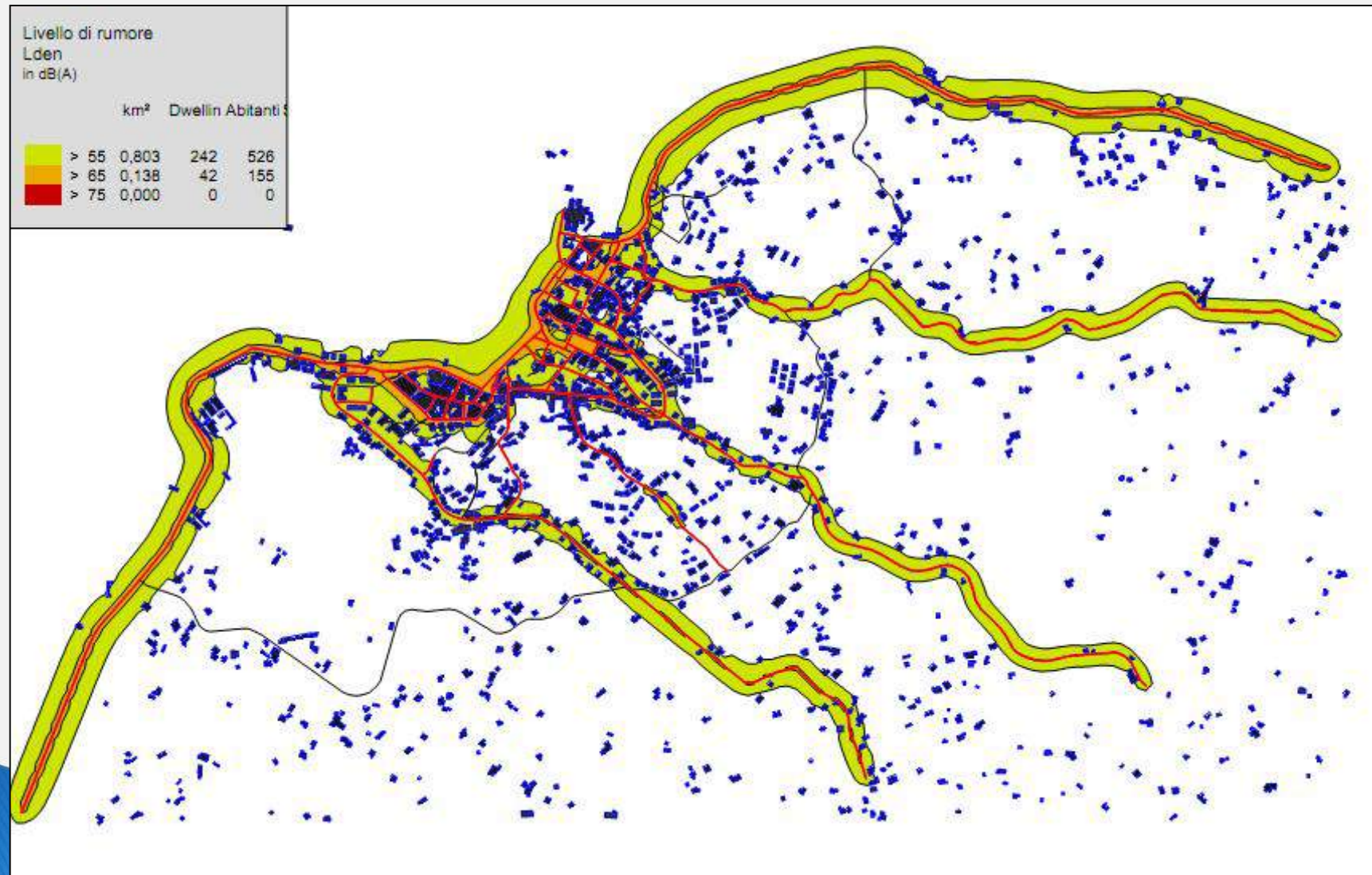
Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualif icaz. indica tore
					2012	2015	2020		
Economico	Tariffazione TPL, noleggio e sosta	<i>Biglietto tpl, corsa singola</i>	€	1 €					M
		<i>Carnet tpl</i>	€	10 € (blocco da 12 biglietti)					M
		<i>Abbonamento tpl mensile</i>	€	30 €					M
		<i>Abbonamento tpl annuale</i>	€	90 € (studenti) 60 € (over 65)					M
		<i>Carta mobilità turisti</i>	€				30		M
		<i>Tariffa noleggio auto</i>	€/h	ND			3 €/h (car sharing)		V
		<i>Tariffa noleggio bici</i>	€/h	ND		2 €/h (bike-sharing)			V
		<i>Tariffa noleggio moto</i>	€/h	ND					M
		<i>Tariffa sosta su strada</i>	€/h	0	1				M
		<i>Tariffa sosta in parcheggi in struttura/di attestamento</i>	€/h					1	M
		<i>Tariffa sosta in parcheggi di interscambio</i>	€/h				1		VM
	Introiti da tariffazione sosta	<i>Introiti sosta parcheggi su strada</i>	€	0	120.000	120.000	120.000		VM
		<i>Introiti sosta parcheggi in struttura/attestamento</i>	€	0			193.200	403.200	VM
		<i>Introiti sosta parcheggi interscambio</i>	€	0			105.000		VM
	Introiti netti contrassegni venduti per mezzi non eco-compatibili		€	0	250.000	250.000	200.000		VM
	Introiti bike sharing		€	0	0	60.000	60.000		VM
	Introiti car sharing		€	0	0		134.000		VM
Variazione ricavi da servizi sussidiati	<i>Variazione introiti TPL</i>	€	0	26.584	26.584	132.664		VM	

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di misura	Stato di fatto	Scenari di Piano			Target di lungo periodo	Qualificaz. indicatore
					2012	2015	2020		
Governance	Monitoraggio e comunicazione	<i>Incontri con associazioni di categoria, portatori di interesse</i>	n°	1	1	1	1		VM
		<i>Campagne di comunicazione</i>	n°	0	1				VM
		<i>Educazione alla mobilità sostenibile</i>	Programma eseguito	0	1	1			VM
		<i>Educazione alla mobilità sostenibile</i>		0	8	8			VM

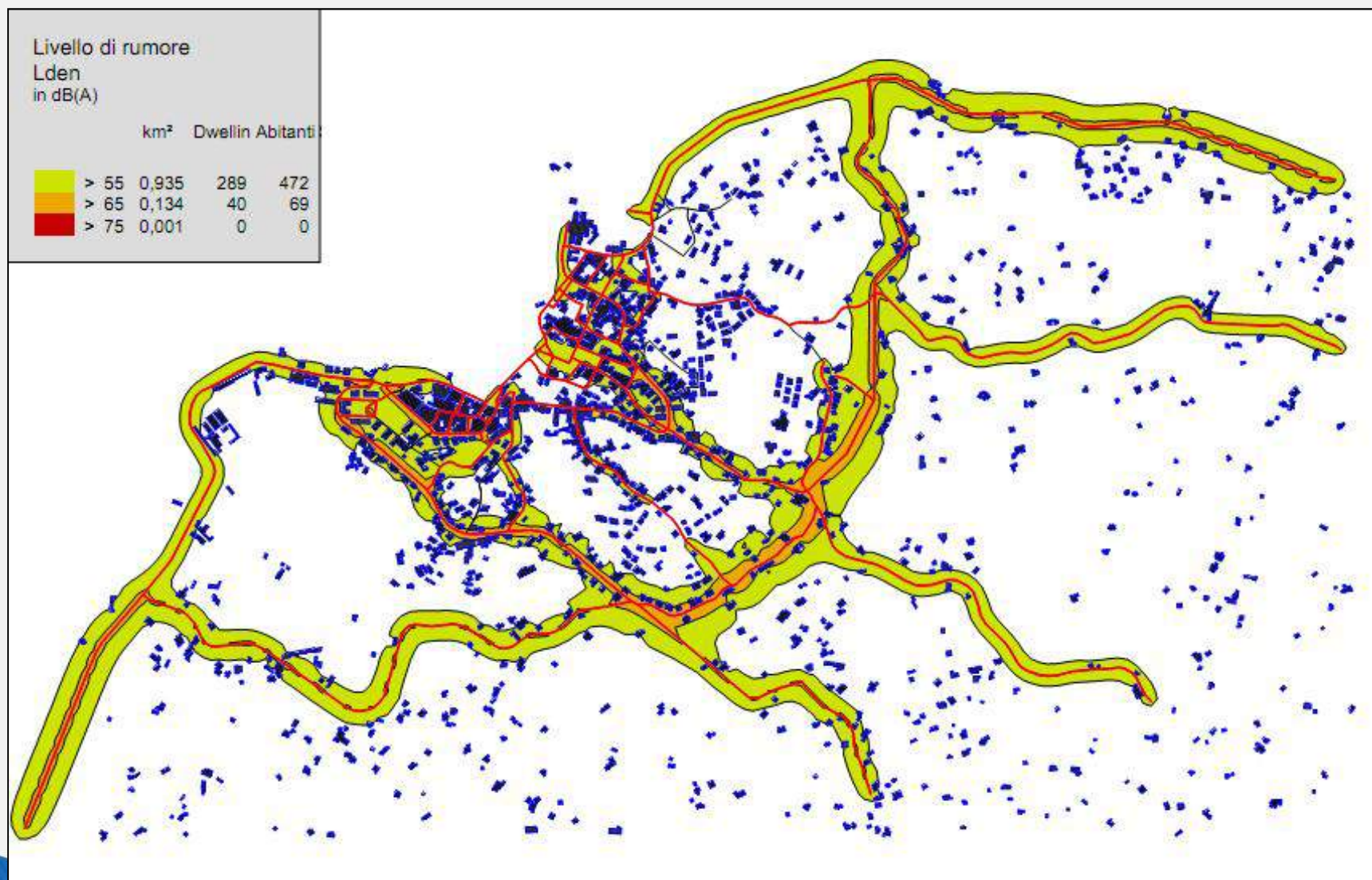
Fonte: RTI su base Manuale contenente le regole fondamentali e gli standard di qualità per la redazione di Piani di Mobilità Sostenibile interna alle isole minori

Dal punto di vista degli impatti ambientali degli interventi previsti nel PMS dell'isola, a titolo esemplificativo per la componente **Rumore** si rileva un decremento del numero di abitanti esposti al rumore ambientale rispetto allo scenario attuale come riportato in figura.

SCENARIO ATTUALE

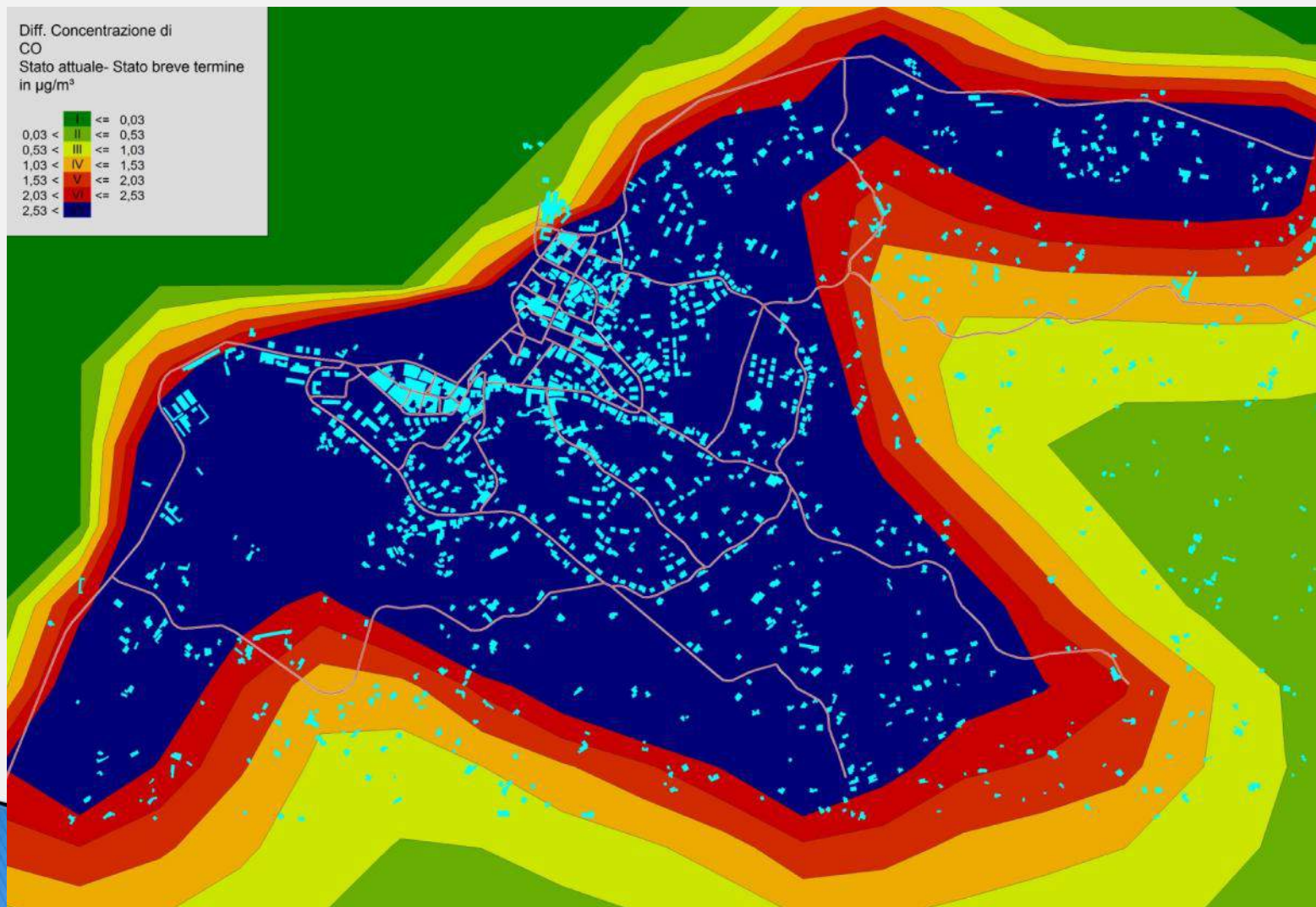
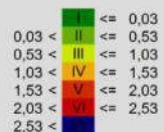


SCENARIO FUTURO



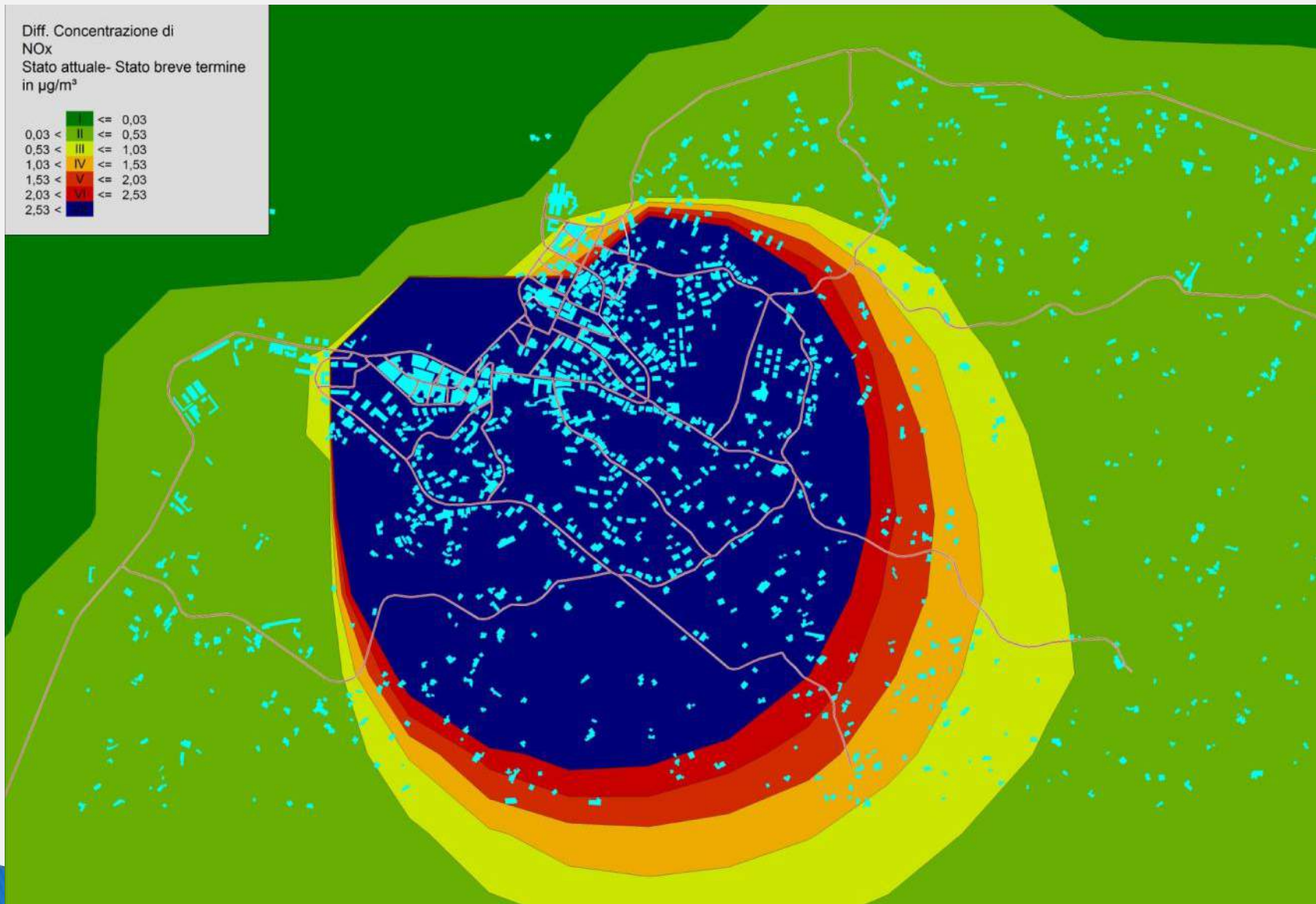
Per la componente **Aria** si verifica nello scenario futuro un decremento dei livelli di concentrazione per tutti gli inquinanti (CO, NO_x, PM₁₀, VOC) con abbattimento, tendenzialmente, delle emissioni climalteranti ben superiore al 20% nello scenario futuro di lungo termine. Si riportano a seguire la rappresentazione in mappa delle differenze di concentrazioni degli inquinanti anzidetti in relazione allo scenario attuale per lo scenario a breve termine e per quello a lungo termine.

Diff. Concentrazione di
CO
Stato attuale- Stato breve termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$



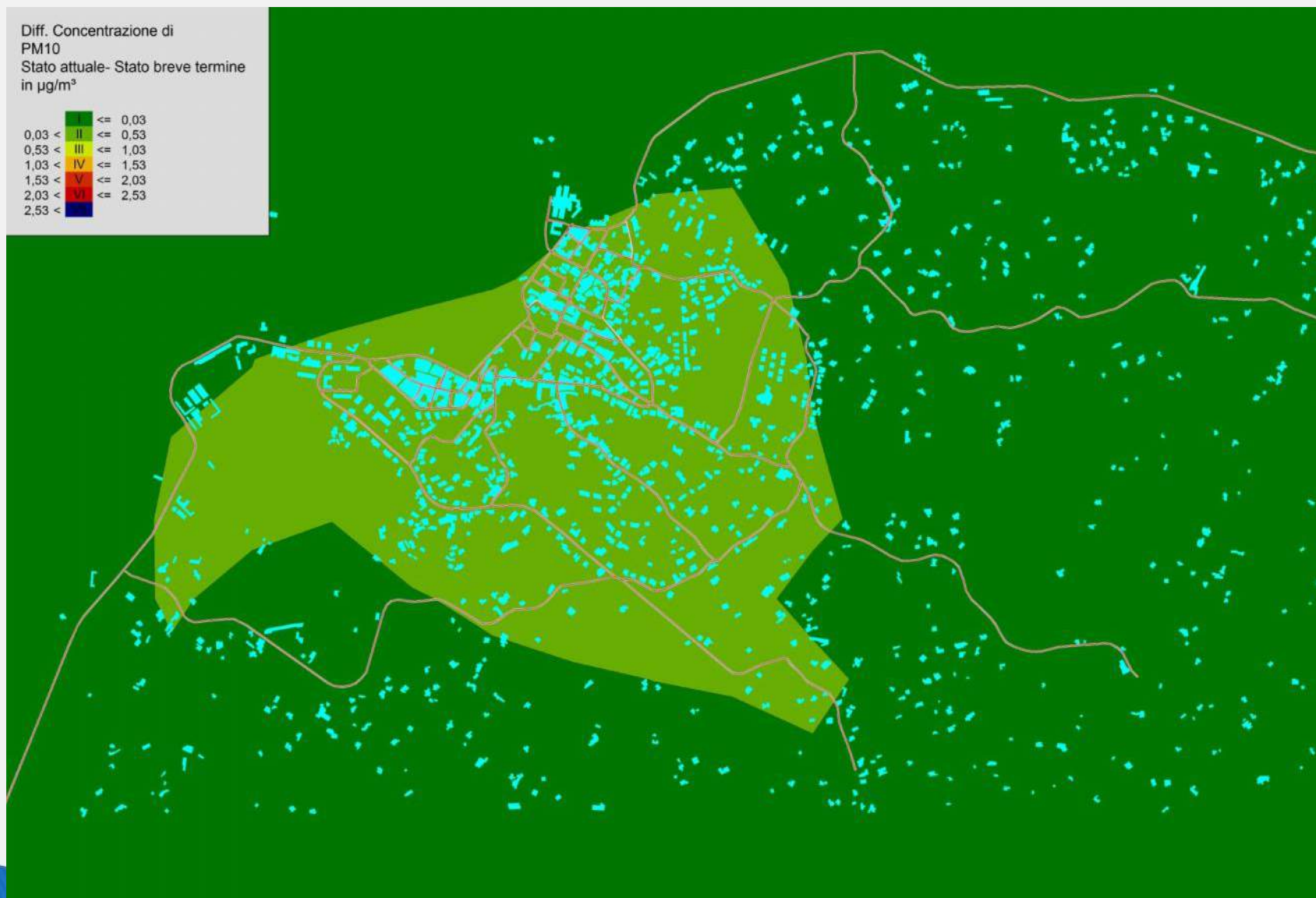
Diff. Concentrazione di
NOx
Stato attuale- Stato breve termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

I	\leq	0,03
II	\leq	0,53
III	\leq	1,03
IV	\leq	1,53
V	\leq	2,03
VI	\leq	2,53
	$<$	2,53



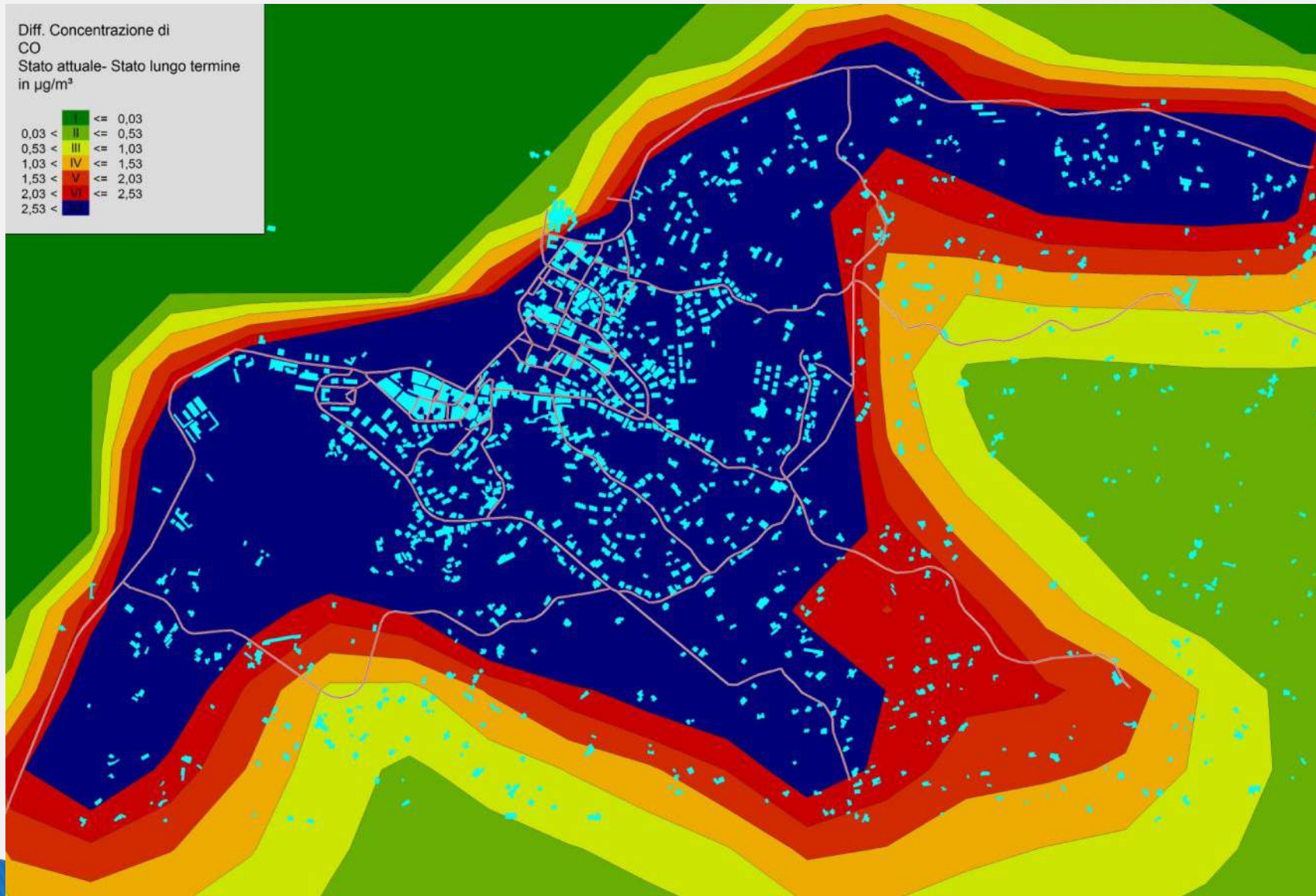
Diff. Concentrazione di
PM10
Stato attuale- Stato breve termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

	I	\leq 0,03
0,03 <	II	\leq 0,53
0,53 <	III	\leq 1,03
1,03 <	IV	\leq 1,53
1,53 <	V	\leq 2,03
2,03 <	VI	\leq 2,53
2,53 <		



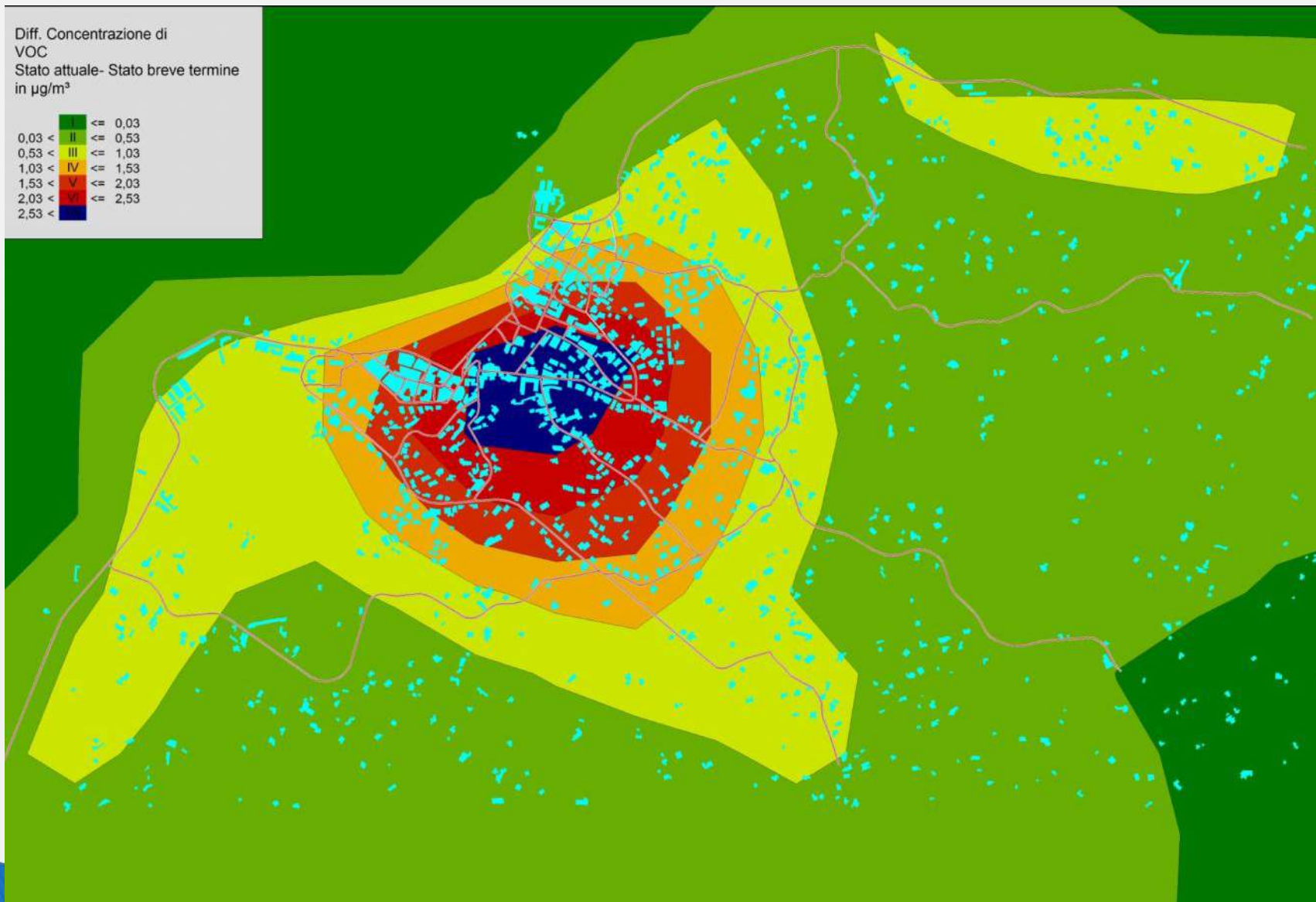
Diff. Concentrazione di
CO
Stato attuale- Stato lungo termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

0,03 <	I	<=	0,03
0,03 <	II	<=	0,53
0,53 <	III	<=	1,03
1,03 <	IV	<=	1,53
1,53 <	V	<=	2,03
2,03 <	VI	<=	2,53
2,53 <			

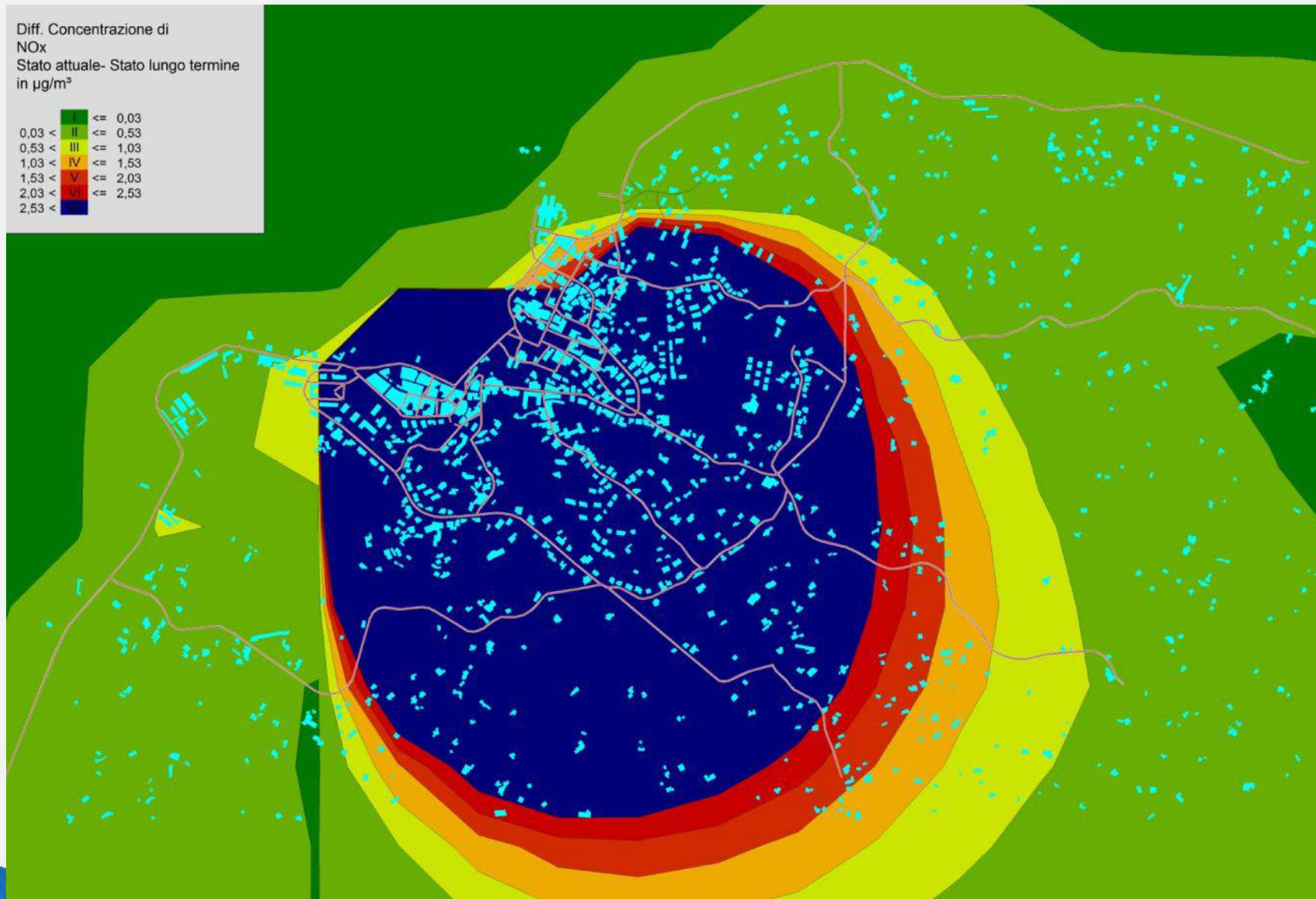
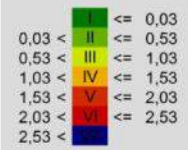


Diff. Concentrazione di
VOC
Stato attuale- Stato breve termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

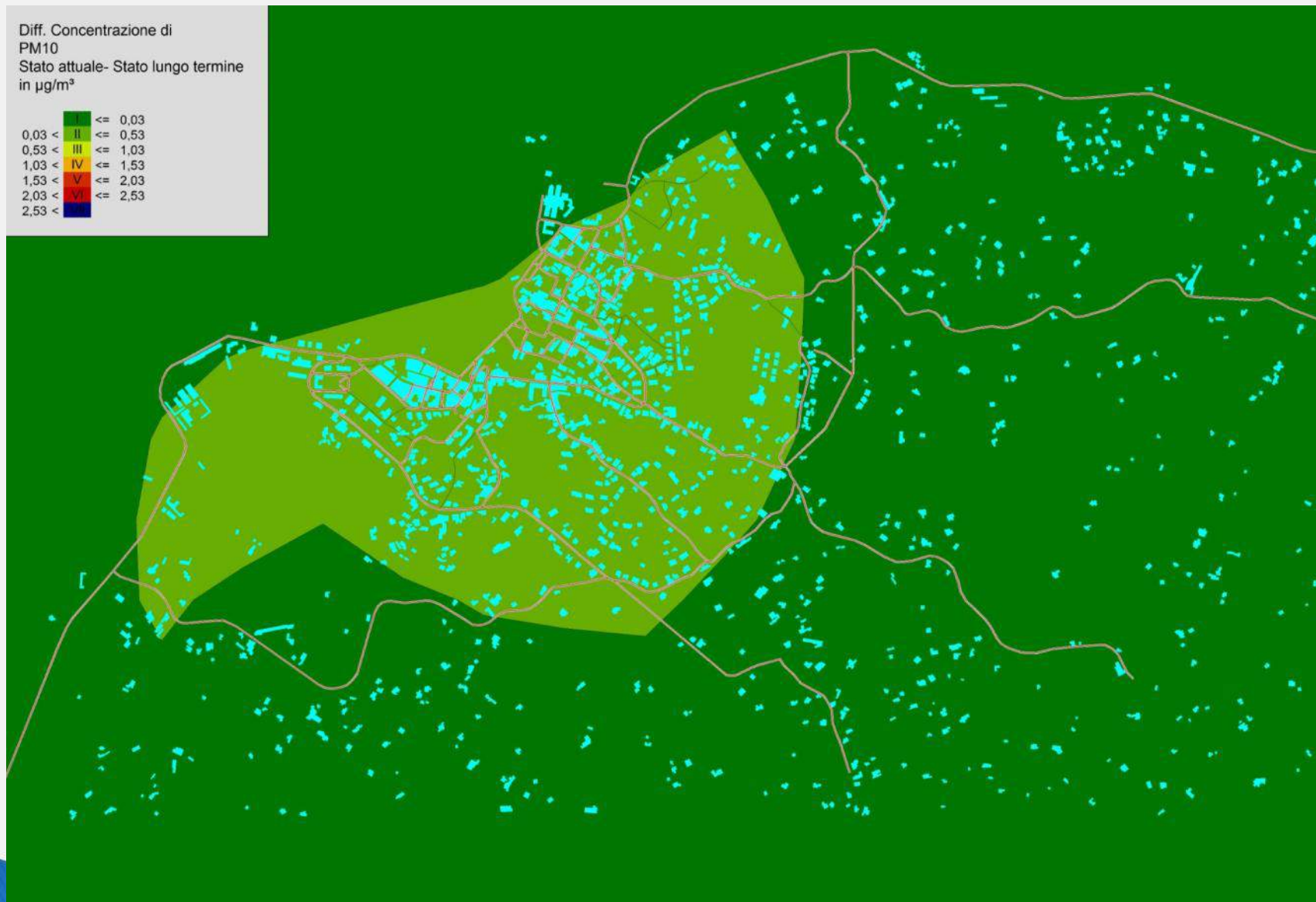
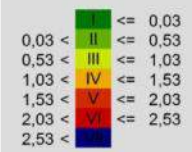
I	\leq	0,03
II	\leq	0,53
III	\leq	1,03
IV	\leq	1,53
V	\leq	2,03
VI	\leq	2,53
VII	\leq	2,53



Diff. Concentrazione di
NOx
Stato attuale- Stato lungo termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

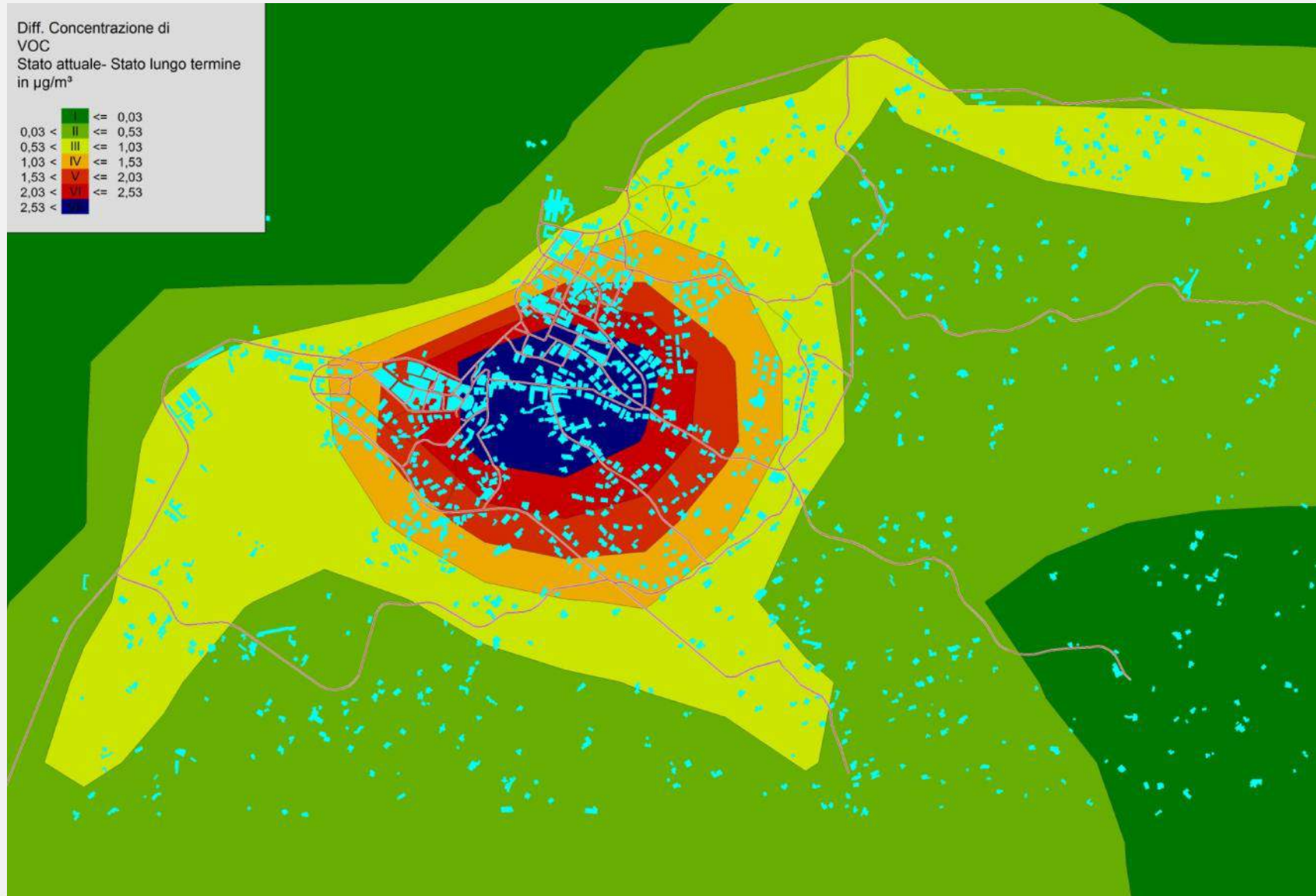


Diff. Concentrazione di
PM10
Stato attuale- Stato lungo termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Diff. Concentrazione di
VOC
Stato attuale- Stato lungo termine
in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

0,03 <	I	≤	0,03
0,53 <	II	≤	0,53
1,03 <	III	≤	1,03
1,53 <	IV	≤	1,53
2,03 <	V	≤	2,03
2,53 <	VI	≤	2,53



Per il dettaglio di tale impatti si rimanda al Rapporto di ambientale di III stesura redatto nell'ambito della VAS.

PIANO DI MONITORAGGIO DEL PMS

Sulla base della struttura del Piano Operativo di PMS, si propone di adottare un Piano di Monitoraggio del PMS organizzato per schede guida, relativa alle linee di azione e/o alle misure di intervento (interventi) e/o alle misure operative (progetti), a seconda della specifica linea di azione.

Si consiglia di utilizzare una scheda di monitoraggio, per ogni scheda operativa.

Si riporta di seguito la scheda guida tipo da adottarsi per il Monitoraggio del PMS.

SCHEDA DI MONITORAGGIO DEL SINGOLO PROGETTO/INTERVENTO

RIFERIMENTO SCHEDA OPERATIVA: scheda operativa N+1									
LINEA D'AZIONE n+1: es. GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ AL TERRITORIO									
Misura di intervento n+1.n+1: Risolvere i nodi problematici della struttura viaria									
Misura operativa n+1.n+1.n+1: Completare la rete stradale di primo livello									
Stato di avanzamento				Motivi eventuali ritardi					
Procedure avviate				Azioni correttive/Misure di mitigazione ritardi e avvio/accelerazione procedure					
Indicatori di valutazione									
Indicatore di valutazione	Definizione/ U. misura	Valore anno di monitoraggio	Valore/trend scenari di riferimento		Valore/trend scenari di piano		Target di lungo periodo	Fonte	Disponibilità dei dati
			2012	2015	2012	2015			
Indicatore 1			2012		2012				
			2015		2015				
			2020		2020				
Indicatore n+1			2012		2012				
			2015		2015				
			2020		2020				
Raccomandazioni per il monitoraggio									

RENDICONTAZIONE DEL PMS

Il piano di monitoraggio dovrebbe essere associato ad un'attività di rendicontazione che su base annuale documenti in un apposita relazione sullo stato dell'attuazione del PMS, così come sugli elementi caratteristici del sistema della mobilità sostenibile nell'isola.

Sul rispetto di quanto previsto dal Manuale, si propone il seguente contenuto indicativo minimo del rapporto annuale sulla mobilità sostenibile:

- monitoraggio permanente dello stato di attuazione degli interventi di PMS
- monitoraggio permanente dei principali indicatori di PMS
- il quadro di contesto con i parametri socio-economici e territoriali che incidono sulla domanda di mobilità e che, a loro volta, cambiano di valore a seguito degli interventi sul sistema di mobilità.
- aggiornamento sulle politiche e gli strumenti normativi emanati;
- aggiornamento sulle risorse stanziare e gli strumenti finanziari attivati/utilizzati;
- aggiornamento sull'evoluzione, in base all'elaborazione degli indicatori di monitoraggio, delle diverse componenti di mobilità locale.

UFFICIO DI PMS

La fase di implementazione degli interventi e delle azioni di PMS rappresenta una sfida impegnativa, sia per la complessità delle trasformazioni prospettate a fronte delle risorse disponibili internamente ed esternamente alle singole amministrazioni, sia per il numero e la varietà degli attori che sul territorio intervengono ed esprimono una propria posizione sul tema dei trasporti e della mobilità.

In particolare per le isole minori in generale si presentano le seguenti ulteriori specificità/criticità:

- ❑ la ridotta dimensione territoriale e densità abitativa, associata ad un contesto insulare che rappresenta una risorsa di pregio, assieme da sfruttare, ma anche da tutelare;
- ❑ le stagionalità dei fenomeni inerenti al traffico e alla mobilità con forte impatto negativo sull'ambiente e sul sistema dei trasporti;
- ❑ la scarsità di capitale umano e risorse proprie per il finanziamento e la realizzazione e gestione degli interventi di PMS in maniera autonoma, nonostante il beneficio di una notevole autonomia, anche riconosciuta e salvaguardata attraverso canali e strumenti diretti quali l'ufficio presso la Presidenza della Regione Siciliana, il Fondo Isole Minori presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'Associazione Nazionale Comuni Isole Minori.

PIANO DI COMUNICAZIONE DEL PMS

Il Piano di Comunicazione è lo strumento che consente di programmare e gestire le azioni di comunicazione per il raggiungimento di una pluralità sinergica di obiettivi, in termini di diffusione delle informazioni, di formazione del consenso e di condivisione tra gli attori istituzionali, gli attori economici e la società civile.

L'obiettivo generale del Piano di Comunicazione è quello di garantire l'apertura, la visibilità e la trasparenza dell'attività dell'Amministrazione nella stesura e applicazione del “Piano di Mobilità Sostenibile interna alle Isole Minori Siciliane Occidentali” attraverso l'attivazione di un circuito informativo diffuso, trasparente, efficace ed efficiente verso le parti interessate che possa assicurarne e favorirne la partecipazione ed il coinvolgimento nel processo di pianificazione territoriale e accompagnare il processo di condivisione e concertazione tanto sul piano interistituzionale che sul piano degli stakeholders.

In particolare, le singole azioni informative hanno lo scopo di :

- ❑ informare i soggetti destinatari (popolazione locale, turisti e tutti i portatori di interesse) sui servizi alla mobilità;**
- ❑ informare, coinvolgere anche gli operatori e i dipendenti della Amministrazione attraverso strumenti e strategie di comunicazione interna al fine di migliorare l'efficienza e l'efficacia delle attività amministrative e favorire il coordinamento tra centri ed aree interessate;**
- ❑ favorire il cambiamento del comportamento dei cittadini e degli utenti verso temi ambientali sostenibili, anche attraverso la promozione di campagne di “educazione ambientale”;**
- ❑ promuovere nell'Amministrazione lo sviluppo della capacità di recepire e rielaborare gli stimoli esterni, in un clima di ascolto/informazione più favorevole che permetta una maggiore condivisione del lavoro;**
- ❑ offrire un servizio di informazione e comunicazione immediatamente fruibile al pubblico attraverso diversi canali di comunicazione.**

La pianificazione delle attività previste dal Piano di Comunicazione del PMS è realizzata in collaborazione con l'Amministrazione con particolare riguardo alle seguenti attività:

1) **Avvio della campagna di comunicazione e informazione sulla mobilità sostenibile.** L'obiettivo è quello di diffondere le informazioni sui risultati del PMS, nonché sulle iniziative intraprese dalle Amministrazioni interessate al fine di sensibilizzare, rendere consapevoli e orientare i comportamenti verso stili di vita sostenibili. Il percorso metodologico, strettamente legato agli obiettivi da raggiungere, prevede la possibilità di utilizzo di strumenti quali:

- realizzazione del portale/sito web dedicato all'iniziativa.
- pubblicizzazione dell'evento attraverso la realizzazione di volantini e manifesti, brochure o locandine informative.
- conferenza stampa

2) **Procedure per il coinvolgimento più ampio degli altri soggetti organizzati, del partenariato socio - economico e dei cittadini.** L'obiettivo è quello di informare sulle esigenze, sulle attese e sulle scelte in materia di mobilità sostenibile previste dal PMS attraverso strumenti quali:

- attivazione di una segreteria dedicata al processo di partecipazione;
- aggiornamento della sezione dedicata all'iniziativa del portale/sito web.